

**Das maßgebliche Statut der
Schiffszusammenstöße nach
Deutschem Internationalen Privatrecht**

Götz Schulz

=

1965

DAS MASSGEBLICHE STATUT DER SCHIFFSZUSAMMENSTÖSSE
NACH DEUTSCHEM INTERNATIONALEN PRIVATRECHT

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von
Götz Schulz
aus Wuppertal-Elberfeld

1965

Erstgutachter : Professor Dr. H. J. Abraham

Zweitgutachter : Professor Dr. R. Wiethölter

Tag der mündlichen Prüfung : 16. Juni 1965



Inhaltsübersicht :

Teil A	Allgemeiner Teil	11
1	Begriffsdefinitionen	11
2	Ansprüche bei Schiffszusammenstößen	14
3	Beziehungen zum Ausland	15
4	Das Statut der Schiffszusammenstöße - das Recht des Begehungsortes	16
5	Rechtsvereinheitlichung und Frage nach dem Statut - das Brüsseler ÜE	19
6	Schwächen des IÜZ	21
7	Weitere Bedeutung der Frage nach dem Statut	23
Teil B	Schiffszusammenstöße in ausländischen Hoheits- gewässern	24
I	Begriff der Hoheitsgewässer	24
II	Das maßgebliche Statut - die lex loci delicti commissi	27
III	Einschränkungen der lex loci	29
1	Art 30 EGBGB	29
2	Art 12 EGBGB	30
3	Gemeinsames Recht der Beteiligten - Die Ansicht Fischers - Art 12 IÜZ - Wengler - VO 42 - Gültigkeit - Ausnahme und sachliche Rechtfertigung der VO 42 - VO 42 und Schiffszusammenstoß	30
4	Beteiligung Dritter und die VO 42 deutsche und aus- ländische Schiffe - ausländische Ladungsbeteiligte	44
IV	Behandlung der Frage im Ausland	50
Teil C	Schiffszusammenstöße in deutschen Hoheitsgewässern	52
I	Das maßgebliche Statut - die lex loci delicti commissi	52
II	Ausnahmen von der lex loci	52
III	Ergebnisse	53

Teil D	Schiffszusammenstöße auf hoher See	54
I	Die Anwendung der lex fori	54
II	Einschränkungen der lex fori	56
III	Das Recht des Begehungsorts	58
1	Frage nach dem Begehungsort	59
2	Handlungsort als Begehungsort - die Darstellung der Lehre	60
3	Erfolgort als Begehungsort - die Darstellung der Lehre	64
4	Kombination von Handlungs- und Erfolgort - die Darstellung der Lehre	67
5	Die Rechtsprechung - "Casablanca"	71
IV	Stellungnahme	75
1	Gerechtigkeit in der Lösung	75
2	Gegen die Anwendung der lex fori	75
3	Gegen die Anwendung des Flaggenrechts	76
4	Für die Anwendung der lex loci	77
5	Frage nach dem Tatort	78
6	Gegen die Annahme eines Wahlrechts	79
7	Gegen das Günstigkeitsprinzip	79
8	Handlungs- oder Erfolgort ?	82
9	Sinn und Zweck der Normen über die unerlaubte Handlung	83
10	Gegen die Anknüpfung an den Handlungsort	84
11	Die angeführten Argumente gegen den Erfolgort	87
12	Recht des Erfolgort und Zusammenstoß auf hoher See	89
13	Ergebnis der Untersuchung	90
14	Rechtslage bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen	90
Teil E	Zusammenfassung der gefundenen Ergebnisse	93

Literaturverzeichnis :

- Abraham, Das Seerecht (2) Berlin 1960
- Arminjon, Précis de droit international privé Bd. V (3) Paris 1947
- Balladore-Pallieri, Diritto internazionale privato (2) 1950
- Ballerstedt, Anm zum Urteil des OLG Freiburg, JZ 1951, 227 f
- Batiffol, Traité élémentaire de droit international privé (3) Paris 1959
- von Bar, Theorie und Praxis des Internationalen Privatrechts (2) Hannover 1889
- Baumbach-Lauterbach, Zivilprozeßordnung (Kommentar) (26) München und Berlin 1961
- Baumgärtel, Internationales Privatrecht bei Schiffszusammenstößen JW 1914, 613 f
- Beale, A Treatise on the Conflict of Laws Bd. II New York 1935
- A Selection of Cases on the Conflict of Laws Bd. II (2) 1927
- Beitzke, Grundgesetz und Internationalprivatrecht Berlin 1961
- Schiffskollisionen im Ausland MDR 1959, 881 f
- Deliktort und anwendbares Recht beim Schiffszusammenstoß NJW 1961, 1993 f
- Nochmals zum Schiffszusammenstoß NJW 1962, 427
- Questions d'abordage en droit international privé allemand Mélanges Maury, Paris 1960 I S. 59-73
- Binder, Zur Auflockerung des Deliktstatuts ZAIP 20 (1955), 401 f
- Bourel, Les Conflits de lois en matière d'obligations extracontractuelles Paris 1961
- Cheshire, Private International Law (6) Oxford 1961
- Cleveringa, Zeerecht (4) Zwolle 1961
- Colombos, Internationales Seerecht Berlin und München 1963
- Dahm, Völkerrecht Bd I Stuttgart 1958

- Däubler, Die Rechtsanwendungsverordnung vom 7.12.1942 DJ 1943, 36 f
- Delachaux, Die Anknüpfung der Obligationen aus Delikt und Quasidelikt im IPR Zürich 1960
- Despagne, Précis de droit international privé Sirey 1909
- Dicey, Conflict of Laws (7) London 1958
- Duckworth, The Principles of Maritime Law (3) London
- Ehrenzweig, A Treatise on the Conflict of Laws St. Paul 1962
- Der Tatort im amerikanischen Kollisionsrecht der außervertraglichen Schadensersatzansprüche, Festschrift für Rabel Bd. I 1954, 655 f
- Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts Bd 1 2. Halbband Allgemeiner Teil des bürgerlichen Rechts, (14) Bearbeitung von Nipperdey Tübingen 1955
- Band II Recht der Schuldverhältnisse (15) Bearbeitung von Lehmann Tübingen 1958
- Erman, Bürgerliches Gesetzbuch (Kommentar) (2) Münster 1958 (3) 1962
- Fischer, Der Schiffszusammenstoß im deutschen internationalen Privatrecht Diss Hamburg 1937
- Frankenstein, Internationales Privatrecht Bd II Berlin-Grundwald 1929
- von Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht (8) Berlin 1958
- Goldschmidt, Die philosophischen Grundlagen des internationalen Privatrechts, Festschrift für Martin Wolff 1952, 203 f
- Goodrich, Handbook of the Conflict of Laws (3) St. Paul 1949
- Graulich, Principes de droit international privé Paris 1961
- Graveson, The Conflict of Laws (4) London 1960
- Grußendorf, Der Begehungsort der unerlaubten Handlung im deutschen internationalen Privatrecht Diss Greifswald 1935
- Habicht, Internationales Privatrecht nach dem Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch Berlin 1907
- Hancock, Torts in the Conflict of Laws Chicago 1942
- von Hasselt, Le droit international privé des Pays-Bas Paris, La Haye 1930

- Helm, Probleme des Rechts der beschränkten Reederhaftung nach dem
Brüsseler Übereinkommen von 1957 ZHR 1960, 68 f
- Das Brüsseler Übereinkommen von 1957 über die Beschränkung der
Reederhaftung und das deutsche Recht ZAIP 24 (1959), 639 f
- Hillgenberg, Der Verletzungsort im internationalen Privatrecht NJW 1963,
2198 f
- Himmelman, Welches Recht ist bei Schiffszusammenstößen anzuwenden ?
Hansa 1958, 631 f
- Hennebico, Principes de droit maritime comparé Bd II Brüssel 1910
- Kegel, Internationales Privatrecht München und Berlin (2) 1964
- Lapradelle-Niboyet ... Répertoire de droit international Bd VI (1930)
- Le Clere, L'abordage en droit maritime et en droit fluvial Paris 1955
- Lerebours-Pigeonnière, Droit International Privé (8) Dalloz 1962
- Lewald, Das deutsche Internationale Privatrecht Leipzig 1931
- Lewis, Das deutsche Seerecht Bd II Leipzig 1884
- Lunz, Internationales Privatrecht Moskau 1959 (deutsche Übersetzung
Berlin 1961)
- Makarov, Quellen des Internationalen Privatrechts Bd I Berlin und Tübingen 1953
- Das internationale Recht der See- und Luftschifffahrt im italienischen
Handelsgesetzbuch von 1942 ZAIP 15 (1949/50), 50 f
- Revue critique de droit international privé 1961, 728
- Manca, The Italian Code of Navigation Mailand 1958
- Marsden, The Law of Collisions at Sea (11) London 1961
- Meili, Das Internationale Civil- und Handelsrecht aufgrund der Theorie,
Gesetzgebung und Praxis Bd II Zürich 1902
- Melchior, Die Grundlagen des deutschen Internationalen Privatrechts Berlin 1932
- Morris, The proper Law of a Tort Harvard Law Review 64 (1950/51), 881 f
- Neuhaus, Grundbegriffe des Internationalen Privatrechts 1962
- Besprechung von Morris (aaO) ZAIP 16 (1951), 651 f

- Neumann-Duesberg, Der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung NJW 1955, 696 f
- Neumeyer, Internationales Privatrecht (2) Berlin 1930
- Neuner, Der Sinn der internationalprivatrechtlichen Norm - eine Kritik der Qualifikationstheorie Leipzig 1932
- Niboyet, Traité de droit international privé français Bd III 1944 - Bd V 1948
- Manuel de droit international privé (2) Sirey 1928
- Niederer, Einführung in die allgemeinen Lehren des Internationalen Privatrechts Zürich 2. Aufl. 1961
- Niemeyer, Zur Vorgeschichte des Internationalen Privatrechts im deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch (Die Gebhardschen Materialien) München 1915
- Nussbaum, Deutsches Internationales Privatrecht Tübingen 1932
- Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch (Kommentar) (23) München und Berlin 1964
- Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd II München und Leipzig 1906
- Prölss, International-rechtliche Aspekte der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung Karlsruhe 1957
- Rabel, The Conflict of Laws Bd II Chicago 1947
- Raape, Internationales Privatrecht Berlin und Frankfurt (4) 1955 (5) 1961
- Nachträgliche Vereinbarung des Schuldstatuts, Festschrift für Gustav Boehmer 1954, 111 f
- Reinbeck, Schiffszusammenstöße auf hoher See und in Küstengewässern nach deutschem zwischenstaatlichen Recht HansRGZ 1933 A 338 f
- Ripert, Droit Maritime (4) Bd III Paris 1953
- Savigny, System des heutigen römischen Rechts Bd VIII Berlin 1849
- Soergel-Siebert, Bürgerliches Gesetzbuch (Kommentar) Bd V Internationales Privatrecht (9) bearbeitet von Kegel Stuttgart 1961
- Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht Bd I 1959 Bd II 1962 Berlin

- Schaps-Mittelstein-Sebba, Das deutsche Seerecht Bd II (2) Berlind und Leipzig 1921
- von Schelling, Unerlaubte Handlungen ZAIP 24 (1929) 854 f
- Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht Berlin und Frankfurt 1959 - (2) 1964
- Schmidt, Der Ort der unerlaubten Handlung im internationalen Privatrecht, Festschrift für Lehmann 1937, 175 f
- Schneeweiß, Das Verhältnis von Handlungs- und Erfolgsort im deutschen IPR unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung Diss Köln 1959
- Schnitzer, Handbuch des internationalen Privatrechts (4) Bd I 1957 - Bd II 1958 Basel
- Staudinger-Raape, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (Kommentar) Bd VI Teil 2 (9) Berlin 1931
- Strupp-Schlochauer, Wörterbuch des Völkerrechts (2) 2. Bd Berlin 1961
- Verdross, Völkerrecht (5) Wien 1964
- de Vos, Le problème des conflits de lois Brüssel 1946
- Wächter, Über die Collision der Privatrechtsgesetze verschiedener Staaten ACP 24, 230 f - 25, 361 f
- Wagner, Handbuch des Seerechts Bd 1 Leipzig 1884
- Walker, Internationales Privatrecht (5) Wien 1934
- Webb-Brown, A Casebook on the Conflict of Laws London 1960
- Wengler, Die Gesetze über den unlauteren Wettbewerb und das IPR ZAIP 19 (1954), 401 f
- Anm zum Urteil des BGH JZ 1961, 424 f
- Wolff, Internationales Privatrecht (3) Berlin-Göttingen-Heidelberg 1954
- Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2) Tübingen 1950
- Zitelmann, Internationales Privatrecht Bd I 1897 - Bd II 1912 München und Leipzig

A Allgemeiner Teil

1. Begriffsdefinitionen

Die Zahl der Schiffszusammenstöße, die sich jährlich ereignen, ist sehr groß. Der Schiffsverkehr hat sich seit den Tagen der Segelschifffahrt immer mehr verstärkt. Die Schiffe ziehen auf festen Routen (Seestraßen) in rascher Reihenfolge ihre Balinen. Dabei kommt es in der Nähe großer Seehäfen, in Küstengewässern und an engen Meeresstellen zu Zusammenballungen. Dieser Umstand und die dazu kommende hohe Geschwindigkeit der Schiffe und das mit der fortschreitenden Entwicklung des Radars immer häufiger werdende Fahren bei Nacht sind Ursachen für Zusammenstöße.

Die Rechtsordnung versucht diesen erhöhten Gefahren der Schifffahrt durch eine eingehende Verkehrsregelung zu begegnen, die weitgehend auf internationalen Vereinheitlichungen beruht : So mit der Seestraßenordnung in der seit dem 1. Januar 1954 aufgrund des Londoner Schiffsicherheitsvertrages von 1948 geltenden Fassung (1). Diese wird allerdings mit dem Inkrafttreten der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See des Londoner Schiffsicherheitsvertrages von 1960 in Kürze nach Art. 3 des Gesetzes zum Schiffsicherheitsvertrag vom 17. Juni 1960 vom 6. Mai 1965 (2) eine Änderung erfahren.

Weitere Regelungen finden sich in der Seeschiffahrtsstraßenordnung vom 6.5.1952 (3), in den Bekanntmachungen über die Grundsätze für die Bezeichnung der deutschen Küstengewässer vom 12.2.1954 (4) sowie in zahlreichen schiffahrtspolizeilichen Anordnungen.

Aber trotz dieser eingehenden Regelungen und der immer häufiger werdenden Ausstattung der Schiffe mit Radar bleiben die Schiffskollisionen zahlreich und der bei ihnen auftretende Schaden sehr hoch. Infolge der hohen Geschwindigkeit und der Masse der Schiffe sowie der großen Kapitalwerte von Schiff und Ladung sind die Folgen der Unfälle oft schwer.

(1) BGBl 1953 II S 603

(2) BGBl 1965 II S 465

(3) BGBl 1952 II S 553

(4) BGBl 1954 II S 17

In den Jahren 1950 - 1962 waren 1137 deutsche Schiffe in aller Welt an Kollisionen beteiligt. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild (1).

1950	40 Schiffe mit	15 159 BRT
1951	47 Schiffe mit	35 988 BRT
1952	52 Schiffe mit	33 161 BRT
1953	79 Schiffe mit	62 380 BRT
1954	80 Schiffe mit	95 280 BRT
1955	113 Schiffe mit	133 777 BRT
1956	105 Schiffe mit	148 015 BRT
1957	99 Schiffe mit	142 735 BRT
1958	102 Schiffe mit	158 664 BRT
1959	116 Schiffe mit	180 704 BRT
1960	100 Schiffe mit	214 702 BRT
1961	117 Schiffe mit	243 322 BRT
1962	87 Schiffe mit	141 463 BRT

An der Küste der Bundesrepublik Deutschland innerhalb der Hoheitsgewässer einschließlich der Seeschiffsstraßen und Seehäfen ereigneten sich in der gleichen Zeit folgende Schiffszusammenstöße ausländischer Schiffe (2).

1950	24 Schiffe mit	77 109 BRT
1951	21 Schiffe mit	63 526 BRT
1952	22 Schiffe mit	52 692 BRT
1953	29 Schiffe mit	126 559 BRT
1954	52 Schiffe mit	223 443 BRT
1955	84 Schiffe mit	305 956 BRT
1956	75 Schiffe mit	240 326 BRT
1957	78 Schiffe mit	304 416 BRT
1958	65 Schiffe mit	284 629 BRT
1959	65 Schiffe mit	313 349 BRT
1960	91 Schiffe mit	450 789 BRT
1961	62 Schiffe mit	293 621 BRT
1962	76 Schiffe mit	326 164 BRT

(1) Es sind nur solche Seeunfälle aufgeführt, die Gegenstand einer seeamtlichen Untersuchung waren. Die Angaben erfolgen nach "Der Verkehr in der BRD", Reihe 2 Seeschifffahrt, Statistisches Bundesamt Wiesbaden ab 1957, davor ohne Reihenangabe Teilband Seeschifffahrt.

(2) Kollisionen, die Gegenstand einer seeamtlichen Untersuchung waren.

Seeschiffahrt wird von sehr vielen Völkern betrieben. So kommt es, daß bei Schiffszusammenstößen in den meisten Fällen Personen verschiedener Nationalitäten beteiligt sind. So sind zum Beispiel aus einer Kollision eines deutschen und eines englischen Schiffes Ansprüche des deutschen Reeders gegen den englischen Reeder und beispielsweise das griechische Besatzungsmitglied denkbar, das die Kollision verschuldet hat. Daneben können Forderungen der holländischen und belgischen Ladungsbeteiligten, der US-amerikanischen Passagiere und der deutschen Besatzungsmitglieder entstehen.

Diese Beteiligung von Personen verschiedenster Nationalität und die damit verbundenen ausländischen Beziehungen lassen die Frage nach dem maßgeblichen Statut der Schiffszusammenstöße aufkommen.

Versteht man unter dem Statut "einen Inbegriff der auf einen international-privatrechtlichen Sachverhalt anzuwendenden Sachnormen" (1), der dann internationalprivatrechtlich ist, wenn er Beziehungen zum Ausland aufweist, so ist die Frage nach dem Statut der Schiffszusammenstöße die nach der Rechtsordnung, nach der sich die einer Kollision entspringenden Ansprüche beurteilen, wenn diese Auslandsbeziehungen aufweist.

Ein Schiffszusammenstoß ist dabei zu verstehen als ein Aneinandergeraten zweier oder mehrerer Schiffe, wobei es zu einer unmittelbaren Berührung des schädigenden Schiffes mit dem geschädigten kommen muß (2). Ob die zusammenstoßenden Schiffe dabei in Bewegung waren oder nicht ist gleichgültig (3).

Dieser Definition vom Schiffszusammenstoß ist der Fall gleichzustellen, in dem eine körperliche Berührung der Schiffe nicht stattfindet, ein Schiff jedoch durch Ausführung oder Unterlassen eines Manövers einem anderen Schiffe Schaden zufügt, sogenannte Fernschädigung (§ 738 HGB).

Die kollidierenden Schiffe müssen von einander unabhängig sein. Zusammenstöße von Schlepper und Geschlepptem richten sich nach dem Schleppvertrag (4). Dieser richtet sich bei Beziehungen zum Ausland nach den Regeln des internationalen Privatrechts über den Vertragsabschluß und kann aus dem Kreis der hier interessierenden Fälle herausgenommen werden.

(1) Raape IPR (4) S 40 - Wolff IPR S 1

(2) Schaps-Abraham Anm 2.9 vor § 734, zum Schiffsbegriff Schaps-Abraham Bd I S 227

(3) Schaps-Abraham Anm 8 vor § 734

(4) Fischer S 13 - Schaps-Abraham Anm 7 vor § 734 - Schlegelberger-Liesecke § 734 Anm 2

2. Ansprüche bei Schiffszusammenstößen

- a Die Ansprüche, die bei einem Schiffszusammenstoß auftreten können, sind verschieden.

Vertragliche Ansprüche ergeben sich aus den eigenen Frachtverträgen für die Ladungsbeteiligten, aus den Beförderungsverträgen für die Passagiere und aus den Heuerverträgen für die Schiffsbesatzung (1). Fragen, die bei der Geltendmachung dieser Ansprüche auftauchen können, richten sich nach diesen Verträgen und den gegebenenfalls für diese geltenden Regeln des IPR (2).

- b Ansprüche aus Delikt, d. h. aus Eingriffen in den geschützten Rechtskreis einer Person, richten sich gegen denjenigen, der den Zusammenstoß schuldhaft verursacht hat. Das wird in erster Linie der Kapitän oder einer der Schiffsoffiziere sein, unter Umständen aber auch ein Mitglied der Schiffsbesatzung.

Gegen den Reeder des schuldigen Schiffes bzw denjenigen, der den Unfall verursacht hat sind wegen erlittener Schäden die Beteiligten des geschädigten Schiffes anspruchsberechtigt, so der Reeder wegen Beschädigung oder Verlust des Schiffes, der Zeitcharterer soweit die Charter als Schiffsmiete anzusehen ist und er Besitz am Schiff erlangt hat wegen Beeinträchtigung dieser Besetzstellung (3), der Ausrüster, der Eigentümer oder sonstige Berechtigte der Ladung (Ladungsbeteiligter) wegen Beschädigung oder Verlust derselben, Passagiere, Besatzungsmitglieder oder andere an Bord befindliche Personen (Lotse) wegen erlittener Körper- oder Sachschäden.

- c) Daneben steht dem Geschädigten gegen den Reeder des Schiffes, dessen Besatzungsmitglied den Zusammenstoß verursacht hat, ein Anspruch aus dem Gesichtspunkt der Haftung für die unerlaubte Handlung anderer zu (quasideliktische Haftung). "Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zuzügt" (§ 485 HGB) und "Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung eines Schiffes herbeigeführt, so ist der Reeder dieses Schiffes zum Ersatz des Schadens verpflichtet" (§ 735 HGB) (4).

(1) Fischer aaO - Schaps-Abraham § 485 Anm 36

(2) Fischer aaO

(3) RGZ 59, 326 - 91, 60 - 105, 213 - Schaps-Abraham § 735 Anm 119

(4) Zur Schiffsbesatzung im Einzelnen: Sotiropulus ZHR 60 S 1 ff.

3. Beziehungen zum Ausland

Beziehungen zum Ausland im Sinn der oben gegebenen Definition vom Statut der Schiffszusammenstöße können sich bei diesen Ansprüchen durch den Ort des Zusammenstoßes, die daran beteiligten Schiffe und Personen ergeben.

So sind anzuführen als Ort des Zusammenstoßes ausländische und deutsche Hoheitsgewässer und die hohe See. Beteiligt können sein nur deutsche Schiffe, deutsche und ausländische Schiffe, nur ausländische Schiffe, wobei letztere gleicher Flagge oder gleichen Rechts bzw ungleicher Flagge und ungleichen Rechts sein können (1). Die beteiligten Personen können verschiedenster Nationalität sein, so daß eine Reihe ausländischer Beziehungen auftritt. So sind zum Beispiel aus einem Zusammenstoß eines deutschen und eines englischen Schiffes in französischen Hoheitsgewässern Ansprüche des deutschen Reeder gegen den englischen Reeder und beispielsweise das griechische Besatzungsmitglied denkbar, das die Kollision verschuldet hat. Daneben entstanden Forderungen der holländischen und belgischen Ladungsbeteiligten, der amerikanischen Passagiere und der deutschen Besatzungsmitglieder.

Eine Kombination der Nationalität der beteiligten Schiffe mit dem Ort des Zusammenstoßes zeigt indessen, daß zumindest im Verhältnis Reeder/Reeder nicht in allen Fällen Auslandsbeziehungen auftreten müssen. Das ist beispielsweise nicht der Fall bei Kollisionen deutscher Schiffe in deutschen Hoheitsgewässern und auf hoher See. Für eine Auslandsbeziehung im Verhältnis dieser Beteiligten ist damit erforderlich, daß entweder der Ort des Zusammenstoßes im Ausland liegt oder aber einer der Beteiligten nicht deutscher Staatsangehöriger ist (2).

Die Ansprüche der Ladungsbeteiligten, Passagiere, Besatzungsmitglieder gegen den Reeder und das den Unfall verschuldende Besatzungsmitglied verlieren ihre Buntheit an Auslandsbeziehungen, wenn, - trotz der verschiedenen Nationalität der Beteiligten - sich alle in Zusammenhang mit der Kollision auftretenden Rechtsfragen nach einem Statut, d.h. einer Rechtsordnung richten.

(1) Fischer S 14

(2) Fischer S 17

4. Das Statut der Schiffszusammenstöße - das Recht des Begehungs-
ortes.

a Um das Statut der Schiffszusammenstöße, d.h. das darauf anzuwendende Recht festzustellen, muß nach den anerkannten Grundsätzen des deutschen internationalen Privatrechts bei der Einordnung der rechtlichen Tatbestände vom Standpunkt des deutschen Rechts ausgegangen werden (1). Das folgt daraus, daß das internationale Privatrecht nationales Recht ist. Seine Verweisungstatbestände können daher grundsätzlich nur nach deutschem Recht beurteilt werden (2). Nach deutschem Recht ist die schuldhaft Verursachung eines Schiffszusammenstoßes, die Beschädigung der Ladung oder der Habe der Passagiere und Besatzungsmitglieder sowie die Verletzung von Personen jeweils eine unerlaubte Handlung. Diese wird im Rahmen des deutschen internationalen Privatrechts nach Art 12 EGBGB geregelt.

b Weiter ist festzustellen, daß die Haftung des Reeders, die zu der des schuldigen Besatzungsmitgliedes tritt, ebenfalls eine solche aus unerlaubter Handlung ist (3).

Damit besteht für Delikt und Quasidelikt derselbe Anknüpfungspunkt :
Art 12 EGBGB.

c Art 12 EGBGB gibt auf die Frage nach dem Deliktsstatut keine unmittelbare Antwort. Er bestimmt lediglich, daß aus einer im Ausland begangenen unerlaubten Handlung gegen einen Deutschen nicht weitergehende Ansprüche geltend gemacht werden können, als nach den deutschen Gesetzen begründet sind. Mittelbar ist ihm jedoch zu entnehmen, daß er von der Anwendung der *lex loci delicti commissi* ausgeht, d.h. vom Recht des Begehungsortes (4).

d Delikte nach dem Recht des Begehungsortes zu beurteilen ist ein Grundsatz, der im internationalen Privatrecht weit verbreitet ist, so in (5)

-
- (1) RGZ 138, 245 - OGHZ 4, 194 - BGHZ 3, 321
 - (2) HansOLG MDR 1955, 615 - Kegel IPR S 220
 - (3) RGZ 37, 181 - RG in LZ 1915, 1443 - BGHZ 29, 239 - Binder S 487 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 38 - Schaps-Abraham § 485 Anm. 37 - Raape IPR (5) S 584 ff
 - (4) hM RGZ 74, 96 - 96, 98 - 138, 245 - OGHZ 4, 195 - BGHZ 3, 321 - 5, 142 - 14, 286 - 29, 237 - Lewald S 261 - Staud-Raape S 204 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 12
 - (5) Wolff IPR S 164

Belgien	Art 8 Code civil belge - Arlon, Revue critique 1905, 539 - de Vos S. 734
Frankreich	Art 3 Code Civil Armignon II S 274 Batiffol Manuel Nr 556 Traité S. 604 Niboyet Traité V 1427 f
Italien	Art 25 Codice Civile
Niederlande	van Hasselt S 305
Vereinigte Staaten	Restatement § 377 Beale II S 1287 Cook S 311 Goodrich S 260.

Eine Ausnahme von dem Grundsatz der *lex loci delicti commissi* macht Großbritannien. Die Frage, ob eine im Ausland begangene unerlaubte Handlung im Inland ein Delikt darstellt, das nach englischem Recht verfolgt werden kann, hängt von dem Recht des Ortes ab, wo sie begangen wurde (*lex loci*) und dem englischen Recht als der *lex fori*. Diese Doppelregel wurde von Richter Willis in dem Rechtsstreit Phillips/Eyre festgelegt: "As a general rule, in order to found a suit in England, for a wrong alleged to have been committed abroad, two conditions must be fulfilled. First, the wrong must be of such character that it would have been actionable if committed in England. Secondly, the act must not have been justifiable by the law of the place where it was done." (1).

Die kumulative Anwendung der *lex loci* und der *lex fori* zeigt sich in den Fällen The Halley (2) und the Arum (3), wo es jeweils um die Frage der Haftung für Zwangslotsen ging.

Im Fall "The Halley" klagte der Eigentümer der norwegischen Bark Napoleon vor dem englischen Gericht wegen eines Zusammenstoßes in belgischen Hoheitsgewässern, der durch Verschulden des Zwangslotsen her-

-
- (1) Phillips v Eyre Brown-Welb S 283 - Dicey S 932 - The Arum 1921 P 12 - The Halley (Brown-Welb S 281)
 (2) Brown-Welb S 281
 (3) 1921 P 12

beigeführt worden war. Nach englischem Recht bestand zur Zeit der Entscheidung keine Haftung für Zwangslotsen, wohl aber nach belgischem Recht. Das englische Gericht wies die Klage ab, wobei es in dieser Entscheidung zum ersten Male aussprach, daß eine Handlung, die unerlaubt nach ihrem Begehungsort ist, auch unerlaubt nach englischem Recht sein muß, um nach ihm verfolgt zu werden.

Umgekehrt war die Sachlage im Fall *The Arum*, wo ein englisches Schiff unter Führung eines Zwangslotsen einen Zusammenstoß im Hafen von Gibraltar verursachte. Nach der nunmehr geltenden Pilotage Act von 1913 ist in England der Reeder für den Zwangslotsen verantwortlich, nicht jedoch nach dem Recht Gibaltars. Die Klage wurde abgewiesen, da der Reeder nicht nach der *lex loci* verantwortlich war. Dicey (1) führt dazu aus, daß der Reeder nur zu beweisen habe, daß der Zusammenstoß ausschließlich durch den Lotsen verursacht wurde und daß dieser ein Zwangslotse nach dem Recht des Begehungsortes wäre und "not merely taken on board as an adviser to the master".

Nach dem Recht der Sowjetunion ist die Anwendung des ausländischen Rechts nur dann möglich, wenn die zu beurteilende Handlung auch nach den sowjetischen Gesetzen rechtswidrig ist. Diese Regel ist nicht weit von der deutschen des Art 12 EGBGB entfernt, nach der ausländisches Recht nur dann angewendet werden darf, wenn es einem Deutschen keine weitergehende Verpflichtungen auferlegt als das deutsche Recht (2).

e Das Recht des Begehungsortes ist maßgebend dafür, ob der Tatbestand der unerlaubten Handlung gegeben ist. Auch die Frage der Deliktsfähigkeit wird nach ihm entschieden (3). Die übrigen Deliktsvoraussetzungen wie Kausalität, Rechtswidrigkeit und Schuld werden ebenso von ihm beherrscht wie die Rechtsfolgen. Das heißt, daß auch die Frage, ob Schadensersatz in Geld oder Natur zu leisten ist, sich nach ihm beantwortet.

Für die hier interessierenden Fälle der Schiffszusammenstöße gibt das Recht des Tatorts auch darüber Auskunft, ob die schädigende Person als Mitglied der Schiffsbesatzung zu betrachten ist, oder ob der Täter im Hinblick auf die Reederhaftung analog einem Besatzungsmitglied zu behandeln ist (4).

(1) Dicey 971

(2) Lunz S 164

(3) Kegel IPR S 225 - Raape IPR (4) S 535

(4) RGZ 29, 92 - Schaps-Abraham § 485 Anm 38

f Die Anwendung der *lex loci delicti commissi* auf alle sich bei einem Schiffszusammenstoß ergebenden deliktischen und quasideliktischen Ansprüche hat zur Folge, daß auch bei verschiedenster Nationalität der Beteiligten dem Umfang der bei der Kollision möglichen Auslandsbeziehungen Grenzen gesetzt sind. So richten sich nach obigem Beispiel die Ansprüche des deutschen Reeders, der holländischen und belgischen Ladungsbeteiligten, der amerikanischen Passagiere und der deutschen Besatzungsmitglieder gegen den englischen Reeder und das griechische Besatzungsmitglied grundsätzlich nach französischem Recht als dem Recht des Tatorts.

Ob von diesem Statut Ausnahmen zu machen sind - insbesondere für den Fall der gemeinsamen Staatsangehörigkeit der Beteiligten, gleicher Flagge der Schiffe - soll weiter unten geklärt werden.

5. Rechtsvereinheitlichung und Frage nach dem Statut - das Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen

Selbst in Fällen mit Auslandsbeziehungen treten internationalprivatrechtliche Fragen nicht immer auf. Das ist in den Fällen gegeben, in denen die Rechtsordnungen, denen die Beteiligten unterworfen sind, an den aufgetretenen Sachverhalt keine verschiedenen Rechtsfolgen knüpfen. So zum Beispiel in den skandinavischen Staaten, aber auch in den Fällen der Rechtsvereinheitlichung.

a Hier ist das "Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen" zu nennen. Dieses sogenannte Brüsseler Übereinkommen (IÜZ) wurde von Deutschland am 1. Februar 1913 zusammen mit Österreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Mexiko, Holland, Rumänien, Rußland ratifiziert (1).

Es hat nach der Differenzierungstheorie, nach der es auf den Inhalt der Verträge ankommt (2), durch den Krieg seine Gültigkeit für Deutschland nicht verloren. Darüber hinaus wurde die Anwendung ausdrücklich folgen-

(1) RGBI 1913 S 49 ff

(2) Raape IPR (5) S 21 - Soergel-Kegel Art 12, 32

Staaten gegenüber erklärt : Ägypten, Argentinien, Belgien, Brasilien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland (1), Großbritannien (2), Haiti, Italien, Jugoslawien, Mexiko (3), Niederlande (4), Nikaragua, Norwegen, Österreich (5), Ceylon (6). Neu hinzugetreten sind die Schweiz (7) und Dominikanische Republik (8).

Eine ausführliche Darstellung des IÜZ ist für die vorliegende Arbeit nicht erforderlich. Es soll nur auf einige wesentliche Punkte eingegangen werden.

aa Das Brüsseler Übereinkommen hat der oben gegebenen Definition vom Schiffszusammenstoß den Fall gleichgestellt, in dem eine körperliche Berührung der Schiffe nicht stattfindet, ein Schiff jedoch durch Ausführung oder Unterlassen eines Manövers einem anderen Schiffe Schaden zufügt, sogenannt Fernschädigung (9).

ab Art 2 Abs. 1 IÜZ bestimmt, daß beim Zusammenstoß von Schiffen durch Zufall oder infolge höherer Gewalt sowie bei Ungewißheit über die Ursache der Kollision keinem der Geschädigten für Schaden am Schiff, Sachen oder Personen ein Ersatzanspruch zusteht. Ist der Zusammenstoß durch Verschulden der Besatzung herbeigeführt worden, so ist der Reeder des schuldigen Schiffes zum Ersatz verpflichtet (Art 3 IÜZ).

Liegt gemeinsames Verschulden der Besatzungen der beteiligten Schiffe vor, trifft die Reeder für Schäden am Schiff oder an Bord befindlicher Sachen eine Ersatzpflicht im Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite liegenden Verschuldens. Kann ein solches Verschulden nicht festgestellt werden, oder erscheint es gleich, sind beide zu gleichen Teilen ersatzpflichtig (Art 4 IÜZ). Bei Personenschäden - Tötung, Verletzung des Körpers oder der Gesundheit - gilt das Gleiche, nur haften die Reeder hier als Gesamtschuldner (Art 4 Abs 3 IÜZ).

(1) BGBI 1954 II S 467

(2) BGBI 1953 II S 116

(3) BGBI 1954 II S 467

(4) BGBI 1955 II S 2

(5) BGBI 1954 II S 467

(6) BGBI 1955 II S 1135

(7) BGBI 1954 II S 1134

(8) BGBI 1958 II 572

(9) Art 13 Abs 1 IÜZ

6. Schwächen des IÜZ

Das Brüsseler Übereinkommen vermochte nicht, alle internationalprivatrechtlichen Streitigkeiten aus dem Wege zu räumen.

a Das liegt einmal daran, daß das Übereinkommen nur dort Platz greift, wo alle beteiligten Schiffe Vertragsstaaten angehören (Art 12 IÜZ). Bedeutende Schifffahrtsnationen wie die USA sind ihm nicht beigetreten.

Ebenfalls von der Geltung des IÜZ ausgeschlossen sind die Kriegsschiffe sowie die Staatsschiffe, die ausschließlich für den öffentlichen Dienst bestimmt sind (Art 11 IÜZ).

Für die Regelung dieser Fälle gelten die Grundsätze des internationalen Privatrechts und die einzelnen nationalen Gesetze. Dabei ergibt sich nach deutschem Recht aber kein Unterschied zu den Bestimmungen des Übereinkommens, da die bis zum Inkrafttreten des IÜZ für den Schiffszusammenstoß geltenden Regeln in den §§ 734 bis 739 HGB dem Übereinkommen angepaßt wurden. Diese finden auch auf den Zusammenstoß von Kriegsschiffen oder sonstigen hoheitlichen Zwecken dienenden Schiffen untereinander oder mit Handelsschiffen Anwendung (1).

b Das IÜZ hat weiter nur "certaines règles" behandelt (2). Eine so wichtige Frage wie die nach der Beschränkung der Reederhaftung wurde ausdrücklich ausgeklammert. So bestimmt Art 10 IÜZ : "Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden in den einzelnen Ländern bestehende Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer ... durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt."

So gelten hier nach wie vor die verschiedenen Bestimmungen der einzelnen Rechtsordnungen. Es lassen sich drei große Prinzipien neben dem deutschen Recht erkennen, die - teilweise etwas geändert - in den einzelnen nationalen Gesetzen verankert sind :

Das Summenhaftungssystem, das Werthaftungssystem, das Abandonhaftungssystem.

ba Nach dem Summenhaftungssystem, wie es hauptsächlich in Großbritannien bekannt ist, - zum Brüsseler ÜE von 1957 siehe unter c -

(1) RGZ 21, 104 - 72, 347 - BGHZ 3, 321 - Schaps Abraham Anm 15 vor § 734

(2) so die Überschrift des franz. Textes : Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage

haftet der Reeder mit seinem ganzen Vermögen, wobei es gleichgültig ist, ob von seinem Schiff nach dem Unfall noch etwas übrig blieb. Diese Haftung ist aber summenmäßig beschränkt, wobei sich die Beschränkung nach dem Raumgehalt des Schiffes richtet. So galt in Großbritannien bis zum 1. 8. 1958 bei Sachschäden eine Beschränkung auf £ 8 je Nettoregistertonne, bei Personenschäden auf £ 15 (1). Nach dem 1. 8. 1958 hat England in Anlehnung an das 1957 in Brüssel unterzeichnete "Internationale Übereinkommen über die beschränkte Reederhaftung" als Wertfaktor nicht mehr die nationale Währung sondern den Goldfranken eingeführt. Das Summenhaftungssystem als solches wurde beibehalten (2).

bb Nach dem Werthaftungssystem der Vereinigten Staaten von Amerika haftet der Reeder mit seinem ganzen Vermögen, beschränkt jedoch auf den Wert von Schiff und Fracht. Dabei kann sich der Reeder durch Übertragung von beiden an einen gerichtlich bestellten Treuhänder der Gläubiger von jeder Haftung befreien. Um eine Haftungsbefreiung bei Tötung und Körperverletzung auszuschließen, wurde 1935 in den USA für diese Fälle das Summenhaftungssystem eingeführt mit einer Haftung bis \$ 60 je Registertonne (3).

bc Bei dem französischen Abandon kann sich der Reeder von einer Haftung mit dem gesamten Vermögen dadurch befreien, daß er dem Gläubiger gegenüber die Preisgabe von Schiff und Fracht erklärt. Diese Haftungsregel gilt seit dem Beitritt Frankreichs zum Übereinkommen der beschränkten Reederhaftung von 1924 nur noch im Verhältnis zu Nichtvertragsstaaten.

c Das Brüsseler Übereinkommen vom 10. 10. 1957 über die beschränkte Reederhaftung sucht eine Vereinfachung auf der Grundlage des Summenhaftungssystems zu schaffen. Führende Schifffahrtsnationen wie die Vereinigten Staaten sind dem Abkommen nicht beigetreten. Die Bundesrepublik Deutschland hat es noch nicht ratifiziert. Damit behält die Frage nach der Beschränkung der Reederhaftung weiterhin ihre Gültigkeit, zumal auch durch dieses Übereinkommen nicht alle Fragen beseitigt worden sind (4).

(1) sect 503 MerchShAct 1894, 1900:

(2) MerchShAct 1958 - Schaps-Abraham § 486 Anm 43

(3) Ehrenzweig, Treatise S 536

(4) dazu im Einzelnen Helm ZHR 24, 68 ff - ZAP 24, 639 ff

7. Weitere Bedeutung der Frage nach dem Statut.

Es ist gezeigt worden, daß das IÜZ nicht alle internationalprivatrechtlichen Streitigkeiten aus dem Weg zu räumen vermochte. Hinzukommt, daß sich Streitfragen auch aus den verschiedenen vom Übereinkommen verwandten Begriffe ergeben haben (1). Die Frage nach der Sachnorm, die bei Zusammenstößen mit Auslandsbeziehungen Anwendung findet, behält damit ihre Gültigkeit.

Nach der oben gegebenen Aufteilung der möglichen Orte des Zusammenstoßes - ausländische, deutsche Hoheitsgewässer, hohe See - soll nunmehr die Frage nach dem Statut der Schiffszusammenstöße beantwortet werden.

(1) Raape IPR (4) S. 541 - Schlegelberger-Liesecke § 485 Anm. 7 für die Anwendung des deutschen Rechts vor der lex loci aus Art. 12 Abs. 2 IÜZ

B Schiffszusammenstöße in ausländischen Hoheitsgewässern.

I Begriff der Hoheitsgewässer

Zunächst gilt es, den Begriff der Hoheitsgewässer zu finden, für den die nachfolgenden Erörterungen maßgebend sind.

- a Nach den im Völkerrecht geltenden Regeln wird die See - vom Land aus beginnend - in Binnengewässer, Küstenmeer, Außenzonen und hohe See eingeteilt.

Binnen oder Eigengewässer eines Staates (eaux intérieures, inland oder national waters) sind einmal seine Einfahrten, Häfen, Reeden und Gewässer, die zwischen der Küste und den unmittelbar vorgelagerten Inseln und zwischen diesen liegen. Ferner gehören dazu die Flußmündungen, Buchten und Golfe, deren Küsten zu dem Gebiet des gleichen Staates gehören, und deren Ufer nicht mehr als eine bestimmte Anzahl von Seemeilen von einander entfernt sind. Hierbei darf die Entfernung zwischen den Inseln nicht mehr als die doppelte Breite des Küstenmeeres betragen (1).

Diese Binnen- oder Eigengewässer sind Teile des Staatsgebietes des Uferstaates und unterliegen gänzlich seiner Souveränität. Damit besteht für ihn das Recht, diese einer ausländischen Schifffahrt zu verschließen, insbesondere das Anlaufen eines Hafens zu untersagen (2).

Die Freiheit der Eigengewässer für die internationale Seeschifffahrt ist für seine Mitgliedsstaaten im Genfer Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen vom 9. 12. 1923 (3) geregelt. Dort heißt es, daß den Seeschiffen der Mitgliedsstaaten auf der Basis der Gegenseitigkeit die gleiche Behandlung zu gewährleisten ist wie denen des Uferstaates oder denen irgend eines anderen Staates in den seiner Staatshoheit oder Herrschaft unterstellten Häfen hinsichtlich des freien Zugangs zum Hafen, seiner Benutzung und des vollen Genusses der für die Seeschifffahrt und die Handelsvorrichtungen bestehenden Einrichtungen, die der Uferstaat den Seeschiffen, ihren Waren und Reisenden zur Verfügung stellt (Art 2 des Statuts). Darüber hinaus wird in zweiseitigen Schifffahrts- und

(1) Abraham S 17

(2) so die herrsch. Meinung des Völkerrechts, vgl. bei Colombos S 60/61 - aM Schaps-Abraham Bd I S 48 Anm 3b, wonach internationale Verkehrsgewohnheiten zur See es fremden Schiffen grundsätzlich gestatten sollen, fremde Häfen anzulaufen.

(3) RGBI 1928 II S 22

Handelsverträgen von den Vertragspartnern das Recht eingeräumt, Häfen anzulaufen und die Einrichtungen zu benutzen.

Eigengewässer, die als Durchführt zwischen zwei Meeren der internationalen Schifffahrt dienen - das sind solche, bei denen der Verbindungsweg seiner geografischen Lage nach geeignet ist, einen Durchgang für die Schifffahrt zwischen zwei Meeren darzustellen wie der Nord-Ostsee, Suez, oder Panama-Kanal (1) - nehmen eine Sonderstellung ein. Hier ist die Souveränität des Anliegerstaates eingeschränkt, grundsätzlich aber noch vorhanden (2). Handels- und in Friedenszeiten auch Kriegsschiffen ist die friedliche Durchfahrt zu gestatten. Der Uferstaat ist jedoch darin frei, festzusetzen, wie viele Schiffe zu gleicher Zeit die Durchfahrt passieren und wie lange sie sich dort aufhalten dürfen.

b An das Binnen- oder Eigengewässer schließt sich das Küstenmeer (mer territoriale, territorial sea) an. Das ist ein zusammenhängender Streifen entlang der ganzen Küste, der nach außen durch eine unsichtbare Grenze von der hohen See oder von der Außenzone abgegrenzt wird.

Das Küstenmeer wird im allgemeinen von der Küstenlinie bei Ebbe (Niedrigwasser) oder der Basislinie der Eigengewässer an gerechnet. Streit besteht bei der Frage der Abgrenzung zur Außenzone. Eine völkerrechtlich verbindliche Breite des Küstenmeeres soll es heute nicht mehr geben (3). Die einzelnen Staaten sind berechtigt, über Breite und Basislinie der Küstenmeere eigene Vorschriften zu erlassen. Wegen großer wirtschaftlicher, geografischer und politischer Verschiedenheiten halten nur noch wenige Uferstaaten an der überkommenen Breite von drei Seemeilen fest, so von den europäischen Staaten Belgien, die Bundesrepublik, Frankreich und Großbritannien. Die skandinavischen Länder beanspruchen vier Seemeilen, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Portugal, Spanien schlechthin sechs - Polen nur für Verteidigungszwecke, die Sowjetunion zwölf Seemeilen, ebenso die Ostzone, Bulgarien und Rumänien.

Die UN-Völkerrechtskommission hat in ihrem Entwurf über die Rechtsordnung des Küstenmeeres und der hohen See in Art 3 Abs 2 festgestellt, daß eine Küstenmeerbreite von mehr als 12 Seemeilen mit dem Völkerrecht nicht in Einklang zu bringen sei : "The Commission considers that international law does not permit an extension of the territorial sea beyond twelve

(1) siehe für den Bosphorus Abkommen von Montreux vom 20.7.1936

(2) für den Nord-Ostsee-Kanal OGHZ 4, 194

(3) Strupp-Schlochauer, Wörterbuch S 388 ff

miles". Eine internationale Seerechtskonferenz sollte die Breite des Küstenmeeres festlegen. Auf der Seerechtskonferenz von 1958 wurde dann auch ein Entwurf vorgelegt, nach dem die Breite 12 sm nicht überschreiten dürfe. Die Seerechtskonferenz von 1958 brachte über die Breite des Küstenmeeres jedoch ebenso wenig eine Einigung wie die von 1960.

Das Küstenmeer ist Teilgebiet des Uferstaates und untersteht seiner vollen Souveränität, dh Gesetzgebung, Rechtsprechung und Verwaltung. Das ist seit der Haager Kodifikationskonferenz von 1930 überwiegend anerkannt. Die Staatshoheit erstreckt sich dabei nicht nur allein auf das Meer sondern auch auf den darüber befindlichen Luftraum und den Meeresgrund.

Die Ansicht, das Küstenmeer sei ein Teil der hohen See, in dem der Uferstaat nur einzelne Interessen wahrnehmen kann (Servitutentheorie) wird heute nicht mehr vertreten (1).

Fremde Schiffe - in Friedenszeiten auch Kriegsschiffe - haben im Küstenmeer das Recht auf friedliche Durchfahrt, das auch den navigatorisch bedingten Aufenthalt in diesem Gebiet mitumfaßt.

c In der Begriffsbildung des Völkerrechts herrscht keine Einheit darüber, ob unter den Begriff der Hoheitsgewässer nur das Küstenmeer oder aber auch die Eigengewässer zu zählen sind (2). Dieser Streit ist für die vorliegenden Erörterungen unerheblich, da nach beiden Ansichten unbestritten ist, daß sowohl Küstenmeer als auch die Eigengewässer zum Staatsgebiet des Uferstaates gehören. Infolge dieser Gebietshoheit in beiden Teilen des Meeres ist bei Kollisionen sowohl in Eigengewässern wie im Küstenmeer Begehungsort der Uferstaat.

Der Einfachheit halber sollen für die weiteren Überlegungen jedoch Eigengewässer und Küstenmeer zusammen als Hoheitsgewässer eines Staates bezeichnet werden.

d Reinbeck (3) hat gefordert, Zusammenstöße auf dem Küstenmeer wie Kollisionen auf hoher See zu behandeln. Einmal seien Charakter und räumlicher Geltungsbereich des Küstenmeeres umstritten, zum anderen

(1) Coenen, Das Küstenmeer im Frieden 1933 S 17 - Reinbeck Sp 343 - Schaps-Abraham Bd I S 58 Anm 16 - Art 1 des Entwurfs der UN-Völkerrechtskommission

(2) Art 2 des italienischen Codice della Navigazione - Schaps-Abraham aaO

(3) Reinbeck Sp 343 f

hänge es oft von einigen Drehungen der Schiffsschraube ab, ob offene See oder Küstenmeer gegeben sei. Auch sei es schwer festzustellen, ob die Kollision sich hier oder dort ereignet habe.

Gegen die Ansicht Reinbecks ist einmal anzuführen, daß das Küstenmeer heute allgemein als Teil der Hoheitsgewässer angesehen wird, so daß eine unterschiedliche Behandlung daraus sich nicht rechtfertigt. Die Möglichkeit, daß einige Drehungen der Schiffsschraube über hohe See oder Küstenmeer entscheiden können, besteht ebenso für den Übergang von den Eigengewässern zum Küstenmeer. Dem Argument, daß es oft schwer sei, festzustellen, ob die Kollision sich auf hoher See oder im Küstenmeer ereignet habe, ist entgegen zu halten, daß dies eine Frage ist, die sich im konkreten Fall nach den Beweisregeln entscheidet. Der deutsche Geschädigte, der sich beispielsweise darauf beruft, die Kollision habe bereits in deutschen Hoheitsgewässern stattgefunden, hat diese ihm dann günstige Tatsache zu beweisen, wenn dieser Anspruch nach dem ausländischen Recht als Recht des Grenzgebietes bereits verjährt wäre.

Es besteht kein Anlaß, Kollisionen im Küstenmeer unterschiedlich zu denen im Eigengewässer zu behandeln (1).

e Nicht mehr zu den Küstengewässern ist eine von den Uferstaaten häufig beanspruchte Zone zwischen Küstenmeer und hoher See zu rechnen, die Außenzone. Wenn auch der Uferstaat dort eine Reihe von einzelnen unterschiedlichen Rechten ausübt - Polizeikontrolle, Zoll, Seuchenverhütung - so besteht doch die Souveränität in diesem Gebiet nur für einige Fälle. Im übrigen bildet die Außenzone einen Bestandteil der hohen See.

II Das maßgebliche Statut, die lex loci delicti commissi

Maßgebliches Statut für Schiffszusammenstöße in diesen Hoheitsgewässern ist nach deutschem internationalen Privatrecht das Recht des Tatortes, die lex loci delicti commissi (2).

(1) so im Ergebnis auch Fischer S 56

(2) RGZ 29, 90 - BGHZ 29, 237 - Fischer S 38 - Raape IPR (4) S 540 - Schaps-Abraham § 734, 23

Diese gilt nicht nur dafür, ob ein Anspruch gegen den Reeder und die Schiffsbesatzung gegeben ist, sondern auch ob und wie der Reeder für diesen Anspruch haftet (1).

a Kegel (2) will die Frage nach dem "wie" der Reederhaftung nach dem Heimatrecht bzw. der Staatsangehörigkeit des Schädigenden beurteilen. Für die Haftung des Reeders sei aus Schiff und Fracht nach dem deutschen Seerecht ein Schiffsvermögen gebildet worden, das als Sondervermögen aufzufassen sei. Für Sondervermögen bestehe nach dem deutschen IPR eine besondere Anknüpfung. So für das Vermögen juristischer Personen das Recht ihrer Verwaltungssitze, für den Nachlaß das Heimatrecht des Erblassers. Notwendigerweise müsse danach auch das Schiffsvermögen an das Schiff - bzw seinen Heimathafen - oder an den Reeder - bzw dessen Staatsangehörigkeit oder Sitz - angeknüpft werden.

b Kegel berücksichtigt bei seiner Auffassung nicht, daß das Schiffsvermögen den Sondervermögen nach dem IPR nicht gleichgestellt werden kann. Während die sogenannten Sondervermögen eine "im Interesse eines bestimmten Zwecks in gewissen Beziehungen als ein Ganzes und von dem übrigen Vermögen verschieden behandeltes Vermögen" sind (3), die beispielsweise die Zusammenfassung für den Übergang des Vermögens einer Person als Ganzes oder für die Förderung bestimmter Zwecke, die mit der Bildung juristischer Personen oder nichtrechtsfähiger Personenvereinigungen verfolgt werden (4), bezwecken, erschöpft das Schiffsvermögen seine Bedeutung darin, daß der Reeder gewissen Gläubigern ausschließlich damit haftet, und daß es dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger unterworfen ist (5).

Das Schiffsvermögen, das nicht Gegenstand einer Gesamtrechtsnachfolge, eines Sonderkonkurses oder einer gesonderten Verwaltung sein kann (6), wird für jede Reise des Schiffes und für jedes dem Reeder gehörende Schiff neu gebildet. Es ist damit nur sehr vorübergehender Natur, es ist ein "für

(1) Schaps-Abraham § 485 Anm 37 - Art 7 Codice della Navigazione mit Haftungsbeschränkung nach dem Flaggenrecht - Oberster Norwegischer Gerichtshof MLR 1959 Bd III Heft 5

(2) Soergel-Kegel Art 12 Anm 48

(3) Enneccerus-Nipperdey § 132 I

(4) BGHZ 29, 242

(5) Schaps-Abraham § 486 Anm 7 - Wüstendörfer S 126

(6) Schaps-Abraham aaO

gewisse Rechtsschicksale zu einer Einheit erhobener Vermögenskomplex, der diese seine Selbständigkeit der Verwendung des Schiffes zum Erwerb durch die Schifffahrt verdankt" (1).

Die von Kegel vertretene Ansicht stellt auch eine Aufspaltung des Deliktstatus dar. Die Frage nach dem "ob" der Haftung nach dem Recht des Begehungsortes und die nach dem "wie" nach dem Heimatrecht beurteilen zu wollen, stellt die juristische Zerreißung eines einheitlichen Lebensvorganges dar, für die kein Grund ersichtlich ist (2). Beide Fragen sind vielmehr unlöslich miteinander verbunden. Es gibt keine Rechtsordnung, die nur das "ob" bestimmt, ohne zugleich darauf einzugehen, worin diese Haftung besteht und welchen Umfang sie hat.

c Die Ansicht Kegels ist abzulehnen. Für alle Rechtsfolgen eines Schiffszusammenstoßes ist nur ein und dieselbe Rechtsordnung maßgebend.

Maßgebliche Rechtsordnung ist das Recht des Tatorts (3).

III Einschränkungen der lex loci delicti commissi

Das Recht des Tatorts als maßgebliches Statut für Schiffszusammenstöße in ausländischen Hoheitsgewässern unterliegt nach deutschem internationalen Privatrecht folgenden Einschränkungen :

1. Art 30 EGBGB

Die Anwendung des Rechts des Tatorts ist ausgeschlossen, wenn die Anwendung von ausländischen Gesetzen gegen die guten Sitten oder gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstoßen würde - Art 30 EGBGB.

(1) Pappenheim II S 66

(2) Abraham S 165/66 - Liesecke Anm zu BGH aaO LM Nr 6 zu Art 12 EGBGB

(3) siehe OLG Hamburg VersR 1958, 841 - das aus der Rechtsprechung und Lehre unbedenklich das Bestehen eines Wohnheitsrechts folgert, daß bei Kollisionen in deutschen Gewässern deutsches Recht auch hinsichtlich der Haftungsbeschränkung Anwendung findet.

2. Art 12 EGBGB

Gegen einen Deutschen können, wenn er die Tat im Ausland begangen hat, vor deutschen Gerichten keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden, als nach deutschem Recht begründet sind - Art 12 EGBGB.

Diese Vorschrift bedeutet einen Schutz des deutschen Schädigers vor Überforderungen nach dem ausländischen Recht.

Art 12 EGBGB ist als eine "nationalistisch übertriebene Vorbehaltsklausel" angegriffen worden (1). Sie solle wegen eines Verstoßes gegen Art. 3 GG verfassungswidrig sein und darüber hinaus eine diskriminierende Behandlung der ausländischen Partei darstellen.

Ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz des Art 3 kann nicht darin gesehen werden, daß sich der deutsche Schädiger nach Belieben auf die Höchsthaftungsgrenze des ausländischen wie des deutschen Rechts berufen kann, während der deutsche Geschädigte es in Kauf nehmen muß, daß das ausländische Recht mit seinen Rechtsfolgen für ihn ungünstiger ist als das deutsche. Schädiger und Geschädigter befinden sich nicht in der gleichen Position, so daß eine Ungleichbehandlung nicht ungerechtfertigt ist.

Eine Verfassungswidrigkeit des Art 12 EGBGB wird damit zu Recht abgelehnt, der dem Deutschen durch diese Vorschrift gewährte Schutz aber als ungerecht empfunden (2).

3. Gemeinsames deutsches Recht als Ausnahme von der lex loci delicti commissi ?

Eine dritte Ausnahme von der Geltung der lex loci delicti commissi soll den Fall eines Zusammenstoßes ausschließlich deutscher Schiffe in ausländischen Hoheitsgewässern betreffen. Fälle dieser Art könnten nicht nach ihr, sondern nach dem gemeinsamen Recht der Beteiligten beurteilt werden.

a Hierbei ist zunächst zu prüfen, auf welches, dh auf wessen gemeinsames Recht es ankommen soll. Betrachtet man zunächst das Verhältnis der beteiligten Schiffe, dh die möglichen Ansprüche des Reeders des be-

(1) Wengler JZ 1961, 425

(2) im Ergebnis auch Beitzke GG und IPR S 20 - Staud-Raape S 209/10

schädigten Schiffes gegen den des schädigenden als wohl gewichtigste Folge einer Kollision, so bieten sich hier Staatsangehörigkeit oder Wohnsitz der Reeder, Heimat- und Registerhaften sowie Flaggen der Schiffe an.

Wohnsitz und Staatsangehörigkeit des Reeders sind für die hier interessierende Anknüpfung ungeeignet. Eine Person kann einmal im Inland mehrere oder keinen Wohnsitz haben, daneben sind Wohnsitze in den verschiedensten anderen Staaten denkbar. Schon bei der Bestimmung ergeben sich dann Schwierigkeiten. Soll diese nach der *lex loci*, der *lex fori*, dem Personalstatut oder einem weiteren Gesichtspunkt erfolgen ?

Als mögliche Anknüpfungspunkte bleiben Heimat- und Registerhafen sowie Flagge der Schiffe. Diese werden im allgemeinen übereinstimmen, nämlich dann, wenn die Häfen in dem Land liegen, dessen Flagge das Schiff führt. Diese Übereinstimmung ist aber nicht notwendig, wie §§ 7, 11 Flagge-RG zeigen. Wegen dieser möglichen Abweichungen ist nach einer einheitlichen Anknüpfung zu suchen.

Hier bietet sich die Flagge der Schiffe als bester Anknüpfungspunkt an. Die Flagge ist das äußere Kennzeichen der Nationalität des Schiffes, das dieses auf seiner Fahrt mit sich trägt. Sie zeigt, daß das Schiff eine Nationalität hat und der Zuständigkeit seines Flaggenstaates unterfällt - sei es nun einer ausschließlichen wie auf hoher See oder einer begrenzten in fremden Hoheitsgewässern (1).

Anknüpfungspunkt ist das Flaggenrecht.

Ist damit festgestellt, daß eine mögliche dritte Ausnahme von der Geltung der *lex loci delicti commissi* nach dem Recht der Flagge der beteiligten Schiffe entschieden wird, so lautet die oben gestellte Frage nunmehr :

Soll das gemeinsame deutsche Recht der Flaggen dann berücksichtigt werden, wenn bei einer Kollision in ausländischen Hoheitsgewässern die beteiligten Schiffe die deutsche Flagge führen, so daß sich der Zusammenstoß mit seinen Rechtsfolgen nunmehr nicht nach der *lex loci delicti commissi* sondern nach deutschem Recht beurteilt ?

b Die ältere Rechtsprechung

ist über die *lex fori* zur Anwendung des deutschen Rechts gekommen, was als "vom Nationalstandpunkt aus erfreulich" bezeichnet wurde (2) (3).

-
- (1) herrschende Meinung vgl. Schaps-Abraham I S 237 Anm 18 - Wüstendörfer S 44/49 - zum Flaggenrecht im Einzelnen Schaps-Abraham I S 319
 - (2) RGZ 19, 7 - 21, 136
 - (3) Baumgärtel JW 1914, 614

will deutsches Recht vor der *lex loci* deshalb anwenden, weil dessen Anwendung Gewohnheitsrecht sei, das seinen Niederschlag in Art 12 des IÜZ gefunden habe. Es gebe keine anderslautenden Entscheidungen, auch bestehe für den Vorrang des gemeinsamen Rechts ein Bedürfnis (2). Man kann zwar von einer ständigen Rechtsprechung sprechen, die gemeinsames deutsches Flaggenrecht angewendet hat, diese Entscheidungen stützen sich in ihrer Begründung jedoch nicht allein auf das gemeinsame Recht (3).

In der ältesten Entscheidung (4), die einen Zusammenstoß zweier deutscher Schiffe auf der Elbe in Böhmen als dem Staatsgebiet von Österreich-Ungarn betraf, wandt das Gericht deutsches Recht an und führte aus: "Es fehlt an einem zwingenden Rechtsgrund und es erscheint unzweckmäßig, bei Kollisionsfällen zwischen deutschen Schiffen, auch wenn sie sich außerhalb der Grenzen des deutschen Rechts ereignen, fremdes Recht anzuwenden, daß den Beteiligten nicht einmal bekannt sein wird, und gewiß hat keine Partei Grund zur Beschwerde, wenn über ihre Rechte und Pflichten nach ihrem heimatlichen Recht entschieden wird".

Diese Entscheidung wurde durch das OLG Dresden (5) überholt, das ebenfalls auf einen Zusammenstoß deutscher Schiffe im Staatsgebiet von Österreich-Ungarn sich nicht für das gemeinsame Recht sondern für das des Begehungsortes aussprach.

In der Entscheidung des OLG Hamburg aus dem Jahre 1913 handelte es sich um eine Kollision deutscher Schiffe auf der Maas (6). Das entscheidende Gericht führt in seinen Gründen aus: "Was das Recht betrifft, welches vorliegenden Falles zur Anwendung gelangt, so ist bei einem Zusammenstoß zweier deutscher Schiffe in fremden Hoheitsgewässern das deutsche Recht anzuwenden". Es bleibt damit wie HansGZ 1906 Nr 154 die einzige Entscheidung, die Fischer für seine Ansicht anführen kann.

Die Ansicht Beitzkes (7), daß es auf die Anwendung des deutschen Rechts in dieser Entscheidung nicht ankomme, ist unrichtig. Zwar hat sich der Beklagte in der genannten Entscheidung zu Unrecht darauf berufen, zur

(1) Fischer S 41

(2) Fischer aaO unter Bezug auf OLG Hamburg HansGZ 1906 Nr 154

(3) HansGZ 1906 Nr 154 - 1915 Hbl Nr 69 - 1940 B 5

(4) OLG Hamburg HansGZ 1906 Nr 154

(5) Sächsisches Archiv für Rechtspflege 1912, 342

(6) HansGZ 1913 Hbl Nr 52

(7) Beitzke NJW 1961, 1993

Zeit der Kollision unter der Führung eines Führungszwangsloten gestanden zu haben, die Zurückweisung dieser Einrede hat aber mit der Frage des anzuwendenden Rechts sobald nichts mehr zu tun, als das entscheidende Gericht feststellt, daß ein Ausschluß der Haftung für den Beklagten nicht in Betracht kommt (§ 737 HGB). Gerade das Gegenteil ist der Fall. Wäre das Gericht zu der Annahme gekommen, es hätte sich um einen Führungszwangsloten gehandelt, so hätte dann wegen Art 12 EGBGB die Klage abgewiesen werden müssen und die Frage nach der Anwendung des gemeinsamen Heimatrechts hätte keine Rolle mehr gespielt.

So lag der Fall in der Entscheidung, die einen Zusammenstoß im Hafen von Riga betraf und in der das entscheidende Gericht ausführte: "Da zwei deutsche Schiffe zusammengestoßen sind, so ist es unbedenklich, für die Frage der Haftung deutsches Recht zur Anwendung zu bringen" (1). Diese Argumentation des Gerichtes fehlt fehl.

Der Unfall war durch einen Führungszwangsloten verursacht worden, für den damals der Reeder in Riga haften mußte. Dem deutschen Recht ist eine derartige Haftung jedoch unbekannt (§ 737 HGB). Da nach Art 12 EGBGB gegen einen Deutschen vor deutschen Gerichten wegen im Ausland begangener unerlaubter Handlungen aber keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden können, als nach deutschem Recht begründet sind, hätte das Gericht die Klage aufgrund dieser Vorschrift abweisen müssen, da der Reeder des schuldigen Schiffes für einen Zusammenstoß in fremden Hoheitsgewässern nicht strenger haften darf als für einen in deutschen Gewässern (2). Diese Entscheidung kann damit für eine grundsätzliche Anwendung deutschen Rechts auf einen im Ausland erfolgten Zusammenstoß deutscher Schiffe nicht herangezogen werden.

Bei einer weiteren Entscheidung des OLG Hamburg, die wiederum einen Zusammenstoß auf der Maas betraf, heißt es, daß die Parteien im übrigen zum Ausdruck gebracht hätten, daß sie deutsches Recht angewendet wissen wollten (3). Diese Entscheidung, in der sich die Parteien über das anzuwendende Recht einig waren, kann nicht für den Fall herangezogen werden, in dem dieses gerade streitig ist. Hier liegt vielmehr eine zulässige Vereinbarung über das Statut der Deliktsschuld vor (4).

(1) HansGZ 1915 Hbl 69

(2) Beitzke NJW 1961, 1993

(3) HansGZ 1940 B 5

(4) Staud-Raape S 196, 215 - Raape, Vereinbarung Festschr für G.Boehmer S 111 f - Kegel IPR S 220 - Wolff IPRS 139

Aber selbst bei einer ständigen Rechtsprechung in dem geschilderten Sinne ist für eine Annahme eines Gewohnheitsrechts noch erforderlich, daß sie sich allgemein durchgesetzt und Anerkennung gefunden hat. Sie darf vor allem in der Rechtswissenschaft keinen erheblichen Widerspruch finden.

Das Recht der gemeinsamen Flagge als Ausnahme von der *lex loci* hat jedoch nur teilweise Anerkennung in der Rechtslehre gefunden (1). Von einem großen Teil wird sie angegriffen (2). Ein Gewohnheitsrecht in dem verlangten Sinn dürfte damit erst dann angenommen werden, wenn dieser Widerspruch beseitigt und die Willensrichtung zu allgemeiner Herrschaft gelangt wäre (3).

Die Anwendung des gemeinsamen deutschen Rechts vor der *lex loci* aus Gewohnheitsrecht ist damit abzulehnen.

d Art 12 Abs 2 Nr 2 IÜZ

Man kann auch nicht sagen, daß der Vorrang des gemeinsamen Flaggenrechts vor der *lex loci* seinen Niederschlag in Art 12 Abs 2 Nr 2 des Brüsseler ÜE gefunden hatte (4), der lautet :

"Jedoch besteht Einverständnis darüber, daß die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staat angehören, wie das mit der Sache befaßte Gericht".

Diese Bestimmung des IÜZ sagt nicht, daß sich die Rechtsfolgen eines Zusammenstoßes nach dem nationalen Recht der Parteien und des Gerichts regeln. Sie grenzt nur den Anwendungsbereich des Abkommens ab. Art 12 des IÜZ bildet keine Kollisionsnorm, sondern überläßt es den nationalen Staaten bzw Rechten für den Zusammenstoß von Schiffen gleicher Flagge seine eigenen Anknüpfungen zu bestimmen (5).

Die Anwendung des gemeinsamen Rechts aus Art 12 IÜZ ist damit nicht möglich.

-
- (1) Soergel-Kegel Art 12 Anm 33 - OLG München VersR 1960, 1003
 - (2) Beitzke MDR 1959, 881 - NJW 1961, 1993 - Binder S 411/12 - Schaps-Abraham § 485 Anm 38-vor § 734 Anm 23 - BGHZ 34, 222
 - (3) Enneccerus-Nipperdey § 39 II 3 b
 - (4) Fischer S 41 - Raape (5) S 581 - Schlegelberger-Liesecke § 486 Anm 7
 - (5) Beitzke MDR 1959, 883 - NJW 1961, 1993 - Schaps-Abraham § 485 Anm 39 - Anm 23 vor § 734

Wengler folgert die Anwendung des gemeinsamen Rechts aus der *lex loci delicti commissi* (1).

Er geht davon aus, daß die Haftung des Reeders eine Gefährdungshaftung sei, eine verschuldenslose Haftung für ein Verhalten der Schiffsbesatzung. Diese Gefährdungshaftung sei in dem Hafen begründet worden, von dem das Schiff ausgelaufen sei und von dem es immer wieder auf Reisen geschickt werde. Der Hafen als Ort der Begründung der Reederhaftung müsse als Ort der Handlung, der des Zusammenstoßes als Ort des Erfolges betrachtet werden. Bei einer Kumulation beider Anknüpfungspunkte über Art 12 EGBGB sei dann deutsches Recht anzuwenden, wenn die beteiligten Schiffe deutsche Häfen hätten.

Wengler stellt mit dieser Anknüpfung wie Binder (2) die Frage nach der Beziehung des Delikts. Binder nennt diese Beziehung "soziologische Einbettung". Er sieht jede Tat als eine Erscheinung der gesamten Umwelt in Zusammenhang mit den soziologischen Gegebenheiten, in denen sie verwurzelt oder eingebettet ist. Ist der Tatbestand des Delikts damit nicht in der örtlichen Umwelt verwurzelt, in der er geschah, sondern in der Heimat, so findet ein Übergang vom Territorialitätsprinzip zum Personalitätsprinzip statt.

Walker (3) drückt es so aus, daß Rechtsverhältnisse kein körperliches Dasein hätten, wohl aber die Menschen, auf die sich die Rechtsverhältnisse beziehen, und die Sachen, an denen Rechtsverhältnisse bestehen. Das bedeute, daß sie Erscheinungen der sichtbaren Welt seien, die mit einem Landgebiet in Verbindung stünden. Da diese Beziehungen den Grund für die Beurteilungen des Rechtsverhältnisses nach dem Recht dieses Landgebiets darstellten, sei in Ermangelung ausdrücklicher Bestimmungen des Gesetzes es die Aufgabe, die örtliche Beziehung zu finden.

Welche Verwurzelung hier, dh welche örtliche Beziehung - Heimathafen oder Unfallort - die entscheidende ist, richtet sich nach der Eigenart des Delikts und des Haftungsgrundes.

Die Haftung des Reeders ist eine Gefährdungshaftung, die sich in der Rechtsordnung der Gewässer realisiert, in denen die Kollision stattfindet. Damit

(1) Wengler JZ 1961, 424 ff

(2) Binder, Auflockerung des Deliktstatuts S 480

(3) Walker IPR S 85

muß sie auch dort ihre Verwurzelung finden, wo sich die Rechtsfolgen an die realisierte Gefährdung knüpfen, dh an den Ort des Zusammenstoßes.

Daneben ist zu berücksichtigen, daß die Reederhaftung als eine Haftung für fremdes Verschulden besagt, daß der Reeder neben der Person der Schiffsbesatzung haftet, die den Unfall verursacht hat. Diese Person der Schiffsbesatzung haftet auch bei Wengler nach dem Recht des Ortes des Zusammenstoßes. Die von Wengler vertretene Ansicht führt damit dazu, den Reeder nach anderem Recht haften zu lassen als den Verursacher des Zusammenstoßes. Das führt zu einer ungleichen Behandlung der beiden Beteiligten, da Delikte und Quasidelikte demselben Statut unterliegen.

f Die Rechtsanwendungsverordnung 1942

Die heute häufigste Begründung für die Anwendung des gemeinsamen deutschen Rechts vor der *lex loci delicti commissi* ist die Verordnung über die Rechtsanwendung bei Schädigung deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets vom 7. Dezember 1942 (VO 42) (1). Sie bestimmt in § 1 Abs 1, daß für außervertragliche Ansprüche wegen einer Handlung oder Unterlassung, die ein deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets begangen hat, deutsches Recht gilt, soweit ein deutscher Staatsangehöriger geschädigt worden ist.

Bestritten ist, ob die VO 42 heute noch Gültigkeit besitzt.

fa Gültigkeit der VO 42

Mit Recht wird allgemein abgelehnt, daß die VO 42 nationalsozialistisches Gedankengut enthalte und deshalb nach Kriegsende hinfällig geworden sei (2). Auch andere Rechtsordnungen kennen die Anknüpfung an das gemeinsame Heimatrecht (3). So muß nach dem Recht der Sowjetunion vom Tatortrecht dann abgegangen werden, wenn ein Sowjetbürger einen anderen verletzt. Dies gilt selbst dann, wenn die Handlung nach dem Recht des Tatorts keine Schadensersatzpflicht nach sich ziehen würde (4).

(1) RGBl I S 706

(2) BGH NJW 1961, 731 = BGHZ 34, 222 = JZ 1961, 422 - Binder S 401 ff mit weiterem Nachweis

(3) Binder aaO

(4) Lunz S 165

Die Anwesenheit deutscher Militärs in vielen Staaten Europas brachte eine Fülle von Rechtsfällen mit sich, bei denen nur deutsche Staatsangehörige beteiligt waren. Für diese war die Rechtsordnung des meist feindlichen Auslands ohne Bedeutung. Der militärische Verband brachte deshalb mit der VO 42 seine eigene Rechtsordnung mit. Daß die VO 42 gerade für diese Fälle gedacht war, geht einmal daraus hervor, daß sie vom Ministerrat für Reichsverteidigung erlassen wurde und sich für die noch nicht entschiedenen Fälle rückwirkende Kraft bis zum Kriegsbeginn zulegte. Zum anderen sprach die amtliche Begründung ausdrücklich davon: "Die Kriegsverhältnisse haben es mit sich gebracht ..." (1).

Die VO 42 soll wegen dieser Kriegsbezogenheit nach einer Ansicht heute nicht mehr gültig sein (2). Sie trage einen typisch auf die Kriegsverhältnisse abgestellten Charakter, der darin liege, daß sich Deutsche in großer Zahl im Ausland befänden. Die VO 42 habe sogar in § 3 Abs 2 positiv rechtlich ihre Beschränkung auf die Kriegszeit erhalten (3).

Demgegenüber sprechen sich vornehmlich Raape (4) und Kegel (5) für die Fortgeltung der VO 42 aus. Weder ihr Wortlaut noch ihr Zweck ergäben eine Beschränkung auf Auslandstatbestände, die durch den Krieg verursacht worden sein (6).

Das Gesetz zur Wiederherstellung der Gesetzeseinheit auf dem Gebiet des bürgerlichen Rechts vom 5. März 1953 (7) hat die VO 42 nicht ausdrücklich aufgehoben, obwohl bereits damals Zweifel an ihrer Fortgeltung erhoben worden waren (8) (9).

Der Bundesgerichtshof hat mit seiner Entscheidung vom 2. Februar 1961 (10), die einen Zusammenstoß deutscher Schiffe auf dem belgischen Teil der Schelde befragt, sich für die Fortgeltung der VO 42 ausgesprochen. Für die Frage des Verhältnisses der Reeder untereinander ging das Gericht vom

(1) DJ 1943, 20 - siehe auch Däubler DJ 1943, 36

(2) Wengler JZ 1961, 624 - Enneccerus-Lehmann § 98 I

(3) Binder S 411

(4) Raape IPR (4) S 535

(5) Soergel-Kegel Art 12 Anm 23

(6) OLG Köln BB 1958, 353 - Palandt-Lauterbach Art 12 Anh. - Neuhaus ZAIP 17, 654 Fn - Prölss S 24 - unentschieden Ballerstedt JZ 1951, 223

(7) BGBl I S 33

(8) Ballerstedt JZ 1951, 227

(9) zum Streitstand Makarow rev.crit. 1961, 732 f

(10) BGHZ 34, 222 = NJW 1961, 731 = JZ 1961, 422

Recht des Tatorts ab und sprach sich für das gemeinsame deutsche Recht der Beteiligten aus. Dazu führte der BGH an, daß sich der Sinn und Zweck der VO 42 nicht auf die Dauer des Krieges oder ein Handeln in besetzten Gebieten beschränke. Der Grundsatz, daß Delikte nach dem gemeinsamen deutschen Heimatrecht von Schädiger und Geschädigtem beurteilt werde, könnte auch unabhängig von irgendwelchen Einflüssen auf ausländische Gebiete als sachgemäße Kollisionsnorm angesehen und durchgeführt werden (1).

Die VO 42 besitzt damit heute noch Gültigkeit. Wenn sie auf die Kriegsverhältnisse abgestellt gewesen sein mag, so ist doch mit dem Zusammenbruch 1945 nur ihr gesetzgeberisches Motiv, nicht aber die sachliche Grundlage entfallen (2). Ein solcher Wegfall kann allenfalls einen Grund für ihre Aufhebung geben, nicht aber bewirken, daß sie von selbst außer Kraft tritt (3).

fb Die Ansicht Beitzkes

Wenn die VO 42 in ihrer Gültigkeit damit aus formellen Gründen nicht angegriffen werden kann, so wendet sich Beitzke (4) gegen ihren materiellen Gehalt. Er sieht in ihr einen Verstoß gegen Art 3 GG und hält sie insoweit für verfassungswidrig, als bei fahrlässigen Delikten und Fällen der Gefährdungshaftung die andere Partei nur zufällig dieselbe Staatsangehörigkeit wie der Schädiger hat. Dieses Abstellen auf die zufällige gemeinsame Staatsangehörigkeit der Beteiligten sei als Willkür anzusehen.

Nun gibt es aber Fälle, in denen die Tatsache der gemeinsamen Staatsangehörigkeit nicht rein zufällig ist, so z.B. bei der Expedition einer deutschen Forschungsgesellschaft in ein unbewohntes Gebiet, der Reisegesellschaft oder dem Ferienlager im Ausland, bei der Schiffsmannschaft (5). In allen diesen Fällen handelt es sich um ein besonders enges Zusammenleben gleicher Staatsangehöriger, bei denen vorkommende Delikte - auch

-
- (1) OLG Karlsruhe NJW 1964, 55 - Soergel-Kegel Art 12 Anm - Raape IPR (4) S 539 - Erman-Arndt Anh 1 zu Art 12
 - (2) BGH aaO
 - (3) BGHZ 1, 368
 - (4) Beitzke NJW 1961, 1993 - GG und IPR s 20 ff - MDR 1959, 883 - siehe auch Wengler JZ 1961, 624
 - (5) Wengler ZAIP 19, 401 - Binder S 401 ff

nach der Ansicht Beitzkes (1) - nach dem gemeinsamen Recht der Beteiligten deshalb behandelt werden, weil einmal der Einfluß der ausländischen Rechtsordnung gering und zum anderen die gemeinsame Staatsangehörigkeit bei den Delikten wesentlich ist. Binder (2) zählt zu diesen Fällen noch besonders Delikte innerhalb einer Familie, die sich im Ausland befindet, da diese in besonderer Weise "Ausstrahlungen ihrer Heimat" darstelle.

Die rechtliche Beurteilung dieser Fälle soll nach der Ansicht Beitzkes über die VO 42 erfolgen, dh deren Anwendung soll insoweit verfassungskonform sein. Im Ergebnis unterstellt Beitzke damit die Fälle der Rechtsanwendungsverordnung, die Binder im Wege der soziologischen Einbettung nach dem Personalitätsprinzip behandelt will.

Für Schiffskollisionen in fremden Hoheitsgewässern gilt bei Beteiligung nur deutscher Schiffe diese verfassungskonforme Anwendung der VO 42 für Beitzke nicht. Für einen Zusammenstoß sei es unbedeutend und zufällig, daß beide Schiffe die gleiche Flagge führten. Wegen dieser Zufälligkeit könne aber nicht von der *lex loci delicti commissi* abgegangen werden (3).

Der Ansicht Beitzkes von der teilweisen Verfassungswidrigkeit der VO 42 bei nur zufälliger Beteiligung gleicher Staatsangehöriger stehen Bedenken gegenüber.

fc Die VO 42 als Ausnahme von der *lex loci*

Die Rechtsanwendungsverordnung soll eine Ausnahme von dem Grundsatz sein, Delikte nach dem Recht des Ortes zu behandeln, an dem sie begangen wurden. Ob eine solche Ausnahme Berechtigung hat, ist dem Gedanken der Regel selbst zu entnehmen.

Folgende Gesichtspunkte werden für die Geltung der *lex loci delicti commissi* herangeführt :

∞ Sei in einem Staatsgebiet ein Delikt begangen worden, so habe der Staat, gegen dessen Rechtsordnung es sich richte, aus polizeilichen Gründen ein Interesse daran, Voraussetzung und Umfang der Ersatzverpflichtung festzusetzen, um so die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten und dadurch verbrechenshindernd zu wirken (4).

(1) Beitzke GG und IPR S 20

(2) Binder S 485/87 - 498

(3) so im Ergebnis auch Binder S 491

(4) v Bar II S 120 ff

β) Die Parteien hätten ein Bedürfnis nach Voraussehbarkeit einer etwa anzuwendenden Rechtsordnung (1). Dieses sei nur dann gegeben, wenn Bewegungsspielraum des Täters und Schutzbereich des Verletzten nach dem Recht beurteilt werden würden, das dort gilt, wo gehandelt und gelitten wird (2). Auf dieses Recht könne man sich einstellen, man wisse, woran man sei. So als Handelnder, inwieweit man in die Sphäre anderer eingreifen dürfe, als Verletzter, inwieweit man Eingriffe abwehren dürfe und Schutz genieße (3).

γ) Die unerlaubte Handlung solle in ihrem Bestand unabhängig sein von dem Recht des Ortes, wo sie vor Gericht gebracht wird. Somit solle die Tat selbst dann verfolgt werden können, wenn die am Gerichts-ort geltenden Vorschriften eine Ersatzpflicht nicht kennen würden.

δ) Das Delikt richte sich gegen die Interessen einer Person, deren Unantastbarkeit von den Gesetzen des Aufenthaltsstaates garantiert sei. Werden diese Interessen verletzt, so rechtfertige die dem Privatrecht obliegende Wiedergutmachungspflicht des Täters, daß Voraussetzung und Umfang der Ersatzpflicht sich nach der Rechtsordnung richten, in deren Geltungsbereich es zu einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter oder gesetzlich geschützten Interessen gekommen sei, ohne Rücksicht darauf, vor welchem Gericht welchen Staates die Klage anhängig sei (4).

fd Die sachliche Rechtfertigung der VO 42

Betrachtet man diese für die Geltung der *lex loci delicti commissi* angeführten Gründe unter der Frage nach dem Vorrang des gemeinsamen Rechts, so ergibt sich zunächst, daß die unter γ) gemachten Überlegungen nicht gegen den Gedanken heranzuführen sind, bei gemeinsamen Recht der Beteiligten diesem den Vorrang zu geben. Punkt γ) besagt lediglich, daß die *lex fori* im Deliktsrecht nicht als Anknüpfungspunkt angesehen werden kann.

Zu Punkt δ) ist zu sagen, daß der Gesichtspunkt, die *lex loci* aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gelten zu lassen, einer des Strafrechts und nicht des Privatrechts ist. Verbrechenshinderndes Wirken

(1) Binder S 470

(2) Kegel IPR S 221

(3) Soergel-Kegel Art 12 Anm 38 - Schneeweiß S 6

(4) Rabel II S 252 - Schneeweiß aaO

eines Staates geschieht durch strafrechtliche Präventivmaßnahmen, kann aber niemals Sinn deliktischer Vorschriften sein. In dem Vordergrund steht hier die Wiedergutmachung des erlittenen Schadens. Das zeigt sich darin, daß eine bereits vollzogene Ersatzverpflichtung ebenso wenig vor einem Strafverfahren schützt, wie umgekehrt eine erfolgte Verurteilung eine Wiedergutmachung nicht ausschließt. Weiterhin zeigt sich der Unterschied zwischen beiden Rechtszielen bei den Fällen der leichten Fahrlässigkeit und der Gefährdungshaftung des Täters bzw bei der Haftung aus Quasidelikt. Im einzelnen wird darauf weiter unten einzugehen sein.

Bei den Punkten β) und γ) zeigt sich, daß das Interesse der Parteien an dem Verkehrsschutz dann zurücktritt, wenn es Personen betrifft, die sich bei gleicher Staatsangehörigkeit vorübergehend im Ausland aufhalten. In solchen Fällen überwiegt ein Interesse der Beteiligten, das gemeinsame Recht vor dem Territorialitätsprinzip angewendet zu wissen (1). Es entspricht ihren Vorstellungen, nicht zufällig nach dem Recht des jeweiligen Aufenthaltes beurteilt zu werden, einer fremden Rechtsordnung, die den Beteiligten meist nicht einmal bekannt ist (2).

Wenn für die Geltung der *lex loci* herangeführt wird, sie müsse aus Gründen der Rechtssicherheit angewendet werden, um Entscheidungseinklang und Voraussehbarkeit zu garantieren, so ist zu berücksichtigen, daß es im internationalen Privatrecht auch eine Kollisionsgerechtigkeit gibt, nach der das jeweils passende, sachlich nächstliegende Gesetz angewendet werden soll, das Gesetz des engsten Zusammenhangs und des charakteristischen Inhalts "Es kommt damit nicht so sehr darauf an, welches Gesetz im Einzelfall '*potior et utilior videtur*', sondern welches nach der Lage der Anknüpfungsmomente die Vermutung für sich hat, den Fall am angemessensten zu regeln" (3).

Geht man davon aus, so hat die VO 42 und damit der Vorrang der gemeinsamen Staatsangehörigkeit vor der *lex loci delicti commissi* auch sachliche Berechtigung. Es ist wenig einleuchtend, "die Verpflichtungen eines Deutschen, der einen anderen Deutschen im Ausland schädigt, nicht nach deutschem Recht beurteilen zu wollen" (4). Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob es sich um Fälle handelt, in denen ein Expeditionsmitglied ein anderes am Südpol schädigt, oder Fälle, die einen Zusammenstoß deutscher Kraftwagen in Paris betreffen. Beiden Fällen ist die gemeinsame Staatsangehörigkeit wesentlich.

(1) Kegel IPR S 221

(2) Himmelmann Hansa 1958, 631

(3) Neuhaus ZAIP 16, 654

(4) v Schelling ZAIP 1929, 858

Die Rechtsanwendungsverordnung gilt damit auch für die Fälle, in denen die gemeinsame deutsche Staatsangehörigkeit der Beteiligten nur zufällig ist (1). Die VO 42 ist auch für diese Fälle sachbezogen.

Dieser Sachbezogenheit kann nicht entgegengehalten werden, daß sich die Parteien ja über die Anwendung des gemeinsamen Rechts einigen könnten (2). Im Gegenteil ist mit Prölss (3) darauf hinzuweisen, daß niemand einen Deutschen daran hindern kann, Regulierung eines Schadens im Ausland dort zu verlangen, wo er ihn durch einen anderen Deutschen erfahren hat.

Steht damit fest, daß bei gemeinsamem deutschen Heimatrecht von Täter und Verletztem dieses anzuwenden ist, so unterliegt das Gesagte einer Einschränkung dadurch, daß sich beide Teile nur vorübergehend im Ausland aufhalten dürfen - sog. schlichter Aufenthalt (4). Dazu sind z.B. Ferien oder Geschäftsreisen zu rechnen. Ausgeklammert sind die Fälle, in denen z.B. ein in Paris lebender Deutscher einen anderen in Frankreich verletzt.

fe RechtsanwendungsVO und Schiffszusammenstoß

Zu prüfen bleibt, ob die VO 42 auf Schiffskollisionen Anwendung findet.

Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 2.2.1961 (5) dazu ausgeführt, daß für Zusammenstöße deutscher Schiffe in ausländischen Hoheitsgewässern kein Anlaß bestehe, den Grundsatz der VO 42 nicht für maßgebend zu erachten. Wenn auch unter Umständen für bestimmte Fälle eine einschränkende Auslegung geboten sei, so sei doch die Anwendung des gemeinsamen Flaggenrechts seit jeher als sachgemäß empfunden worden.

Die VO 42 ist auf Schiffskollisionen unbedenklich anzuwenden, wenn das des Unfall verursachende deutsche Besatzungsmitglied von dem geschädigten deutschen deutschen Reeder in Anspruch genommen wird.

Für das Verhältnis des deutschen geschädigten Reeders zu dem des deut-

-
- (1) So im Ergebnis auch Raape IPR (5) S 574 - Wolff IPR S 168 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 24 will das gemeinsame Recht ohne die VO 42 anwenden
 - (2) Raape, Vereinbarung über Schuldstatut S 111 f
 - (3) Prölss S 24
 - (4) Soergel-Kegel Art 12 Anm 24
 - (5) NJW 1961, 731 = BGHZ 34, 222 = JZ 1961, 422

schen Reeders des schädigenden Schiffes bedeutet die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eine Vermischung von Staatsangehörigkeit des Schädigers und Geschädigtem und dem Recht der Flagge. Eine derartige Vermischung ist nicht möglich, da es sich bei der Haftung des Reeders um eine solche aus Quasidelikt handelt, ein Verhältnis Schädiger/Geschädigter damit nicht auftreten kann. Die Frage, ob die VO 42 bei Schiffszusammenstößen Anwendung auch hinsichtlich der Reederhaftung finden kann, ist damit zunächst eine solche nach ihrem Geltungsbereich; dh ob sie auch für Fälle quasideliktischer Haftung herangezogen werden kann.

§ 1 VO 42 lautet, daß dieser Anwendung finden soll auf "außervertragliche Schadensersatzansprüche wegen einer Handlung, die ein Deutscher begangen hat". Zu den außervertraglichen Schadensersatzansprüchen sind zwar in erster Linie die Ansprüche aus Delikt zu rechnen. Dies gilt jedoch nicht ausschließlich, so daß die VO 42 gesetzliche Schadensersatzansprüche schlechthin - und damit auch die aus Quasidelikt erfaßt.

Da weiterhin als begangen im Sinne der VO 42 auch die durch einen anderen begangene unerlaubte Handlung anzusehen ist, für die der Deutsche einzustehen hat (1), kommt somit auch deutsches Recht zur Anwendung, wenn die Ersatzpflicht auf Quasidelikt beruht. Das gilt selbst dann, wenn der Täter, für den gehaftet wird, nicht deutscher Staatsangehöriger ist (2).

Die Anwendung der VO 42 auf quasideliktische Ansprüche rechtfertigt sich darüber hinaus aus der Überlegung, daß Haftung aus Quasidelikt der aus Delikt gleichzuerachten ist. Auch die quasideliktischen Vorschriften schützen die Allgemeinheit vor Schäden, die dieser von einer Person oder deren Sachen drohen und finden dann Anwendung, wenn und weil das schädigende Ereignis in ihrem Bereich stattgefunden hat (3).

Findet die VO 42 auf Quasidelikte Anwendung, so ist zu prüfen, ob damit auch die Reederhaftung bei Schiffskollisionen umfaßt wird.

Der Bundesgerichtshof hat (4) dazu ausgeführt, daß unter Umständen eine einschränkende Auslegung der VO 42 geboten sein könnte. Das gelte jedoch nicht für Schiffskollisionen, da hier die Anwendung des übereinstimmenden Rechts seit jeher als sachbezogen empfunden worden sei. Wenn auch Beitzke (5) zugegeben werden muß, daß von einer ständigen Empfin-

(1) Palandt-Lauterbach Art 12 Anh. Anm 4

(2) Palandt-Lauterbach aaO

(3) so im Ergebnis auch Raape IPR (5) S 584

(4) NJW 1961, 731 = BGHZ 34, 222 = JZ 1961, 422

(5) NJW 1961, 1993 - GGund IPR S 20

dung als sachbezogen nicht die Rede sein kann, da diese Ansicht angegriffen und die zitierten Entscheidungen zum Teil auf anderen Gesichtspunkten beruhen, so ist doch nach dem oben Ausgeführten der Anwendung der VO 42 auf die Ansprüche der beteiligten Reeder bei Zusammenstößen von Schiffen zuzustimmen.

Die VO 42 ist auf Quasidelikte anwendbar. Der Reeder haftet aus Quasidelikt. Zufällige gemeinsame Zugehörigkeit zu einem Rechtskreis steht der VO 42 nicht entgegen, so daß auch hinsichtlich der Zufälligkeit der beteiligten Flaggen keine Hindernisse bestehen. Andere Gesichtspunkte gegen die Anwendung der VO 42 auf die Reederhaftung, die sich insbesondere aus der Eigenart der Schifffahrt ergeben könnten, sind nicht ersichtlich.

ff Als Ergebnis ist damit festzustellen :

Bei Zusammenstößen deutscher Schiffe in ausländischen Hoheitsgewässern wird vom deutschen Richter für die Ansprüche im Verhältnis der beteiligten Reeder nicht die lex loci sondern das deutsche Recht über die VO 42 angewendet.

fg Deutsches Recht ist ferner nach dem Gesagten anzuwenden, wenn es sich um Ansprüche geschädigter deutscher Ladungsbeteiligter, Passagiere und Besatzungsmitglieder gegen den deutschen Schädiger oder den Reeder des schuldigen deutschen Schiffes handelt. Auch diese Fälle regeln sich nach der Rechtsanwendungsverordnung.

4 Beteiligung Dritter und die VO 42

Werden bei Zusammenstößen deutscher Schiffe die Ansprüche der deutschen Beteiligten nach dem gemeinsamen Recht bzw Flaggenrecht behandelt, so ist weiter die Frage zu stellen, wie es sich mit dem Gesagten dann verhält, wenn Dritte, dh Ausländer beteiligt sind.

a Es sind hier verschiedene Möglichkeiten der Beteiligung ausländischer Staatsangehöriger denkbar : Als Reeder eines mitbeteiligten ausländischen Schiffes, als Ladungsbeteiligter, Passagier oder Besatzungsmitglied.

Der erste Fall betrifft die Beteiligung deutscher und fremder Schiffe an der Kollision. Das ist in der Form möglich, daß durch ein und denselben Manövrierfehler ein deutsches und ein fremdes Schiff von einem deutschen Schiff beschädigt werden. Oder aber ein deutsches und ein ausländisches Schiff verursachen gemeinsam die Beschädigung eines anderen deutschen Schiffes. Es ist ohne Zweifel, daß in diesen Fällen das beteiligte ausländische Schiff nicht mit nach dem gemeinsamen Flaggenrecht zu behandeln ist. Fraglich ist nur, ob dieses im Verhältnis der beteiligten deutschen Schiffe gilt.

Die Anwendung des gemeinsamen Flaggenrechts erscheint deshalb bedenklich, weil durch seine Anwendung eine ungleiche Behandlung der Parteien hervorgerufen wird. So bekäme im ersten Fall das fremde Schiff einen Schadensersatzanspruch nach Tatortrecht, das deutsche nach Flaggenrecht, dh nach deutschem Recht. Beide Rechte könnten im Ausmaß ihrer Haftung sehr verschieden sein. Im zweiten Fall hänge die Höhe des Schadensersatzes davon ab, gegen welcher Schädiger geklagt wird. Hier könnte sich der Verletzte aussuchen, ob er nach dem Recht des Tatortes oder dem Heimatrecht einen weitergehenden Anspruch geltend machen will. Auch würden sich hier im Innenverhältnis der Schädiger Rechtsfragen beim Ausgleich ergeben.

Nun ist zwar anerkannt, daß, wenn ein Deutscher und ein Ausländer gemeinsam ein Delikt begehen, der Ausländer unter Umständen auf mehr als der Deutsche haften kann, da sein Rückgriffsrecht gegen den deutschen Mittäter nach Art 12 EGBGB möglicherweise verkürzt ist, was auch wieder eine ungleiche Behandlung der Beteiligten mit sich bringt (1). Diese Frage, die das Innenverhältnis betrifft, kann aber auf die gegebenen Beispiele nicht übertragen werden.

Wir haben gesehen, daß das Recht der gemeinsamen Flagge aus der lex loci selbst seine Berechtigung findet. Die dazu angeführten Überlegungen versagen aber, wenn ein Ausländer neben deutschen Schiffen beteiligt ist. Hier ist das gemeinsame Flaggenrecht nicht mehr das "passende und sachlich nächstliegende Gesetz". In diesen Fällen gilt es nicht nur die Interessen der beteiligten Deutschen sondern auch die der Ausländer gerecht zu beurteilen. Der Ausländer hat aber aus den geschilderten Gründen für die lex loci ein Interesse daran, nach ihr und nicht nach für ihn völlig zufälligem Recht anderer Beteiligten behandelt zu werden, die die gemein-

(1) Wolff IPR S 167

same Staatsangehörigkeit oder Flagge haben. Das Verkehrsschutzinteresse und nicht mehr die Vorstellungen der Parteien beherrscht diesen Fall, will man nicht zur willkürlichen Behandlung der Beteiligten schreiten. Das Personalitätsprinzip tritt wieder hinter das Territorialitätsprinzip zurück, so daß sich die auftretenden Rechtsfolgen ausschließlich nach dem Recht des Begehungsortes richten.

Kommt man zu diesem Ergebnis, so bedeutet das, daß die VO 42 insofern einschränkend auszulegen ist. Ausnahmen werden restriktiv ausgelegt. Die Rechtsanwendungsverordnung ist eine Ausnahme von dem Grundsatz der *lex loci delicti commissi*.

aa Die Anwendung der Rechtsanwendungsverordnung ist damit zu beschränken auf die Fälle, in denen keine ausländischen Schiffe an der Kollision beteiligt sind.

c Beteiligung ausländischer Ladungsbeteiligter

Der Bundesgerichtshof hat einen anderen Fall der Beteiligung eines ausländischen Staatsangehörigen entschieden (1). Dieser Entscheidung lag derselbe Sachverhalt zugrunde, wie bei der oben genannten (2). Nur ging es diesmal nicht um die Ansprüche der beteiligten Reeder, sondern um die eines Ladungsbeteiligten.

Einer Firma in Beirut war an dem Ladegut ein Schaden entstanden. Ihre Ersatzansprüche waren auf eine deutsche Versicherungsgesellschaft übergegangen, die sie - für den ausländischen Ladungsbeteiligten - geltend machte.

Der Bundesgerichtshof führt zunächst aus, daß auf diese Ansprüche nicht die VO 42 anzuwenden sei, da der Schaden an der Ladung keinen deutschen Staatsangehörigen betroffen habe. Er sieht aber eine Anwendung des deutschen Rechts aus folgenden Gesichtspunkten für gegeben an. Für Schiff und Ladung bestehe eine einheitliche Anknüpfung. Die Ladung gehöre für eine natürliche Betrachtung zum Schiff und unterliege dessen Schutz und Fürsorge (§ 535 HGB). Die Haftung des Reeders für Schäden an dem anderen Schiff und an der Ladung erfolge nach den gleichen Rechtsgrundsätzen aufgrund desselben Vorganges. Sei danach für das Schiff das Recht der Flagge maßgebend, so schließe sich für die Ladung dessen Geltung ohne weiteres an.

(1) BGHZ 34, 227 = NJW 1961, 1063 = VersR 1961, 268

(2) BGHZ 34, 222

Abraham (1) und Beitzke (2) wenden sich aus ihrer Ablehnung gegen das gemeinsame Recht vor der *lex loci* auch gegen die Entscheidung. Zwar sei es angemessen, Reeder und Ladungsbeteiligte nach ein und derselben Rechtsordnung zu behandeln, diese Rechtsordnung könne aber nicht das Recht der gemeinsamen Flagge der Schiffe sein, sondern nur das Recht am Ort des Zusammenstoßes. Zur Unterstützung seiner Ansicht beruft sich Beitzke (3) auf eine Entscheidung des Reichsgerichts, auf die auch der Bundesgerichtshof - wenn auch mit umgekehrtem Schluß - bezug nimmt.

Sieg (4) wendet sich mit Recht gegen den Schluß Beitzkes aus der genannten Reichsgerichtsentscheidung. Für den BGH ist nicht der von Beitzke zitierte Satz der Reichsgerichtsentscheidung: "Handelt es sich bei einem auf deutschem Gebiet stattgehabten Zusammenstoß um Ansprüche von Ladungsinteressenten, so würde von vornherein kein Grund einzusehen sein, weshalb diese Ansprüche durch den Umstand beeinflusst werden sollten, daß beide Schiffe fremd sind und unter demselben Heimatrecht stehen" maßgebend, sondern: "Es würde aber zu eigentümlichen Konsequenzen führen, welche das Gesetz unmöglich gewollt haben kann, wenn die aufgrund derselben Kollision unter den Reedern streitigen Ansprüche nach einem anderen Recht beurteilt würden, als die Rechte der Ladungsbeteiligten" (5). Schließt das Reichsgericht auch in dieser Entscheidung vom Ladungsinteressenten auf den Reeder, so ist dieser Umkehrschluß durchaus möglich (6).

Der Bundesgerichtshof entwickelt für die Ladung damit keine selbständige Anknüpfung, sondern erklärt, daß für sie dasselbe Recht maßgeblich sein müsse wie für das befördernde Schiff.

Erkennt man diese Gleichstellung von Schiff und Ladung an - was auch Beitzke und Abraham tun - so kann man diese nicht für den Fall zerreißen, in dem das gemeinsame Flaggenrecht der Beteiligten eine Abkehr von der *lex loci* gebietet. Diese Aufteilung wäre nicht gerechtfertigt, denn entweder sind beide gleichzubehandeln, was dann aber auch in allen Fällen gilt, oder nicht. Die Argumentation Abrahams und Beitzkes gegen die Entscheidung des BGH kann - von deren Ausgangspunkt - nur daraus verstanden werden, daß beide schon den Vorrang des gemeinsamen Rechts vor der *lex loci* ablehnen.

(1) Schaps-Abraham Anm 29 vor § 734

(2) Beitzke NJW 1961, 1993 (1997)

(3) Beitzke aaO auf RGZ 21, 136

(4) Sieg MDR 1962, 115

(5) RGZ 21, 136

(6) Sieg aaO, der zu Recht darauf hinweist, daß es sich bei der vom BGH aaO zitierten Stelle bei Schaps um die Meinung des Autors handelt.

Hier liegt nun aber ein selbständiges Deliktsverhältnis Ladungsbeteiligter/Reeder vor. Daß dieses dem Statut des Verhältnisses Schiff/Schiff unterworfen sein soll, erscheint zweifelhaft.

Der Bundesgerichtshof hat seine Entscheidung mit der Gleichstellung von Schiff und Ladung unter Hinweis auf § 535 HGB begründet. Dieser lautet in Absatz 1 : "Im Interesse der Ladungsbeteiligten hat der Schiffer während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen".

Aus der vom BGH zitierten Vorschrift läßt sich nun aber nichts dafür herleiten, daß zwischen Schiff und eigener Ladung eine derart enge Verbindung besteht, daß die Ladung in dem Verhältnis zu dem anderen Schiff dem Statut des Verhältnisses Schiff/Schiff unterworfen wird.

§ 535 HGB betrifft das Verhältnis Schiffer/eigene Ladung und nicht das Schiff/eigene Ladung. Das ist ein großer Unterschied. Hier werden dem Kapitän die Pflichten zur Fürsorge für die Ladung auferlegt und ihm Verhaltensmaßnahmen - insbesondere Vertretungsmacht - für den Fall des drohenden Verlustes der Ladung und ähnlicher Fälle gegeben (1). Es ist sein persönliches Verhältnis zur Ladung. Das zeigt sich darin, daß er weder Vertreter des Reeders noch der des Ladungsbeteiligten ist, sondern aus eigenen Rechten und Pflichten handelt. Der Kapitän haftet bei Verletzung der ihm obliegenden Pflichten auch weiter als der Reeder, dessen Haftung nach § 485 Abs 1 S 2 HGB nur soweit reicht, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat, dh nur für nautisches oder technisches Verschulden (2).

Besteht damit in erster Linie ein Verhältnis zwischen Schiffer und Ladung, so unterliegt die Ladung dem Schutz und der Fürsorge des Kapitäns, nicht aber der des Schiffes. Ein Verhältnis zwischen Schiff und Ladung könnte so nur deshalb bestehen, weil die Ladung auf dem Schiff untergebracht ist. Dieses tatsächliche Verhältnis der Unterbringung reicht aber nicht aus, beide als eine Gesamtheit erscheinen zu lassen. Diese Unterbringung unterscheidet sich durch nichts von der auf Lastkraftwagen oder Eisenbahnen.

Eine Beziehung zwischen Ladung und Schiff, die beide bei natürlicher Betrachtungsweise als zusammengehörig erscheinen ließe, könnte daher rühren, daß der Kapitän für das Schiff, auf dem die Ladung untergebracht ist, verantwortlich ist. Diese Stellung des Kapitäns reicht dazu aber nicht

(1) RGZ 121,300 - Schaps-Abraham § 535 Anm 6

(2) Schlegelberger-Liesecke § 535 Anm 8

aus. Im Gegenteil : Neben dem Verhältnis Schiffer/Ladung besteht ein solches zwischen Schiffer und Schiff. Das bedeutet, daß beide Verhältnisse sich widersprechen können. Davon geht auch das Gesetz aus, wenn es sagt, daß die Verpflichtung des Kapitäns "zugleich" besteht. Zugleich im Sinne des § 535 HGB bedeutet, daß auch die Interessen anderer neben denen der Ladungsbeteiligten zu berücksichtigen sind. So sind die Interessen des Reeders an dem Erhalt des Schiffes bei verheimlichten oder gefährlichen Gütern vorrangig (§§ 564 - 564a - 564b HGB). Treten in anderen Fällen die Belange von Reeder und Ladungsbeteiligtem in einen Gegensatz, so sind schon bei nur annähernder Gleichwertigkeit die Interessen des Reeders vorrangig (1).

Läßt sich aus § 535 HGB damit nicht eine Zusammengehörigkeit von Schiff und Fracht herleiten, so zeigt das Gesetz auch in weiteren Fällen, daß beide Begriffe nebeneinander stehen und verschieden behandelt werden können. So bestimmt einmal § 679 HGB für die Bodmerei, daß Schiff, Ladung und Fracht - aber auch nur einer oder mehrere dieser Gegenstände - verbotmet werden können. Der bei der großen Havarei in § 700 Abs 2 HGB getroffene Hinweis, daß diese von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen wird, zeigt - wegen des besonderen Hinweises, der sich sonst erübrigen würde - daß beide unterschiedlich zu betrachten sind. Gleiches ergibt sich auch aus der Bestimmung über die kleine Havarei (§ 701 Abs 2 HGB).

Aus allem folgt, daß Schiff und Ladung keine Einheit darstellen. Damit fällt die vom BGH für die gemeinsame Anknüpfung getroffene Voraussetzung aus.

Die Ladung untersteht damit nicht dem Statut des Schiffes. Zwar werden in den meisten Fällen die Anknüpfungspunkte beider identisch sein, Ausnahmen, die für ein Statut zu machen sind, betreffen aber nicht das andere.

c Ansprüche der Besatzungsmitglieder und Passagiere wegen erlittener Körper- oder Sachschäden werden ebenfalls nicht dem Statut der beteiligten Schiffe unterstellt. Auch hier liegt keine Zusammengehörigkeit vor, die eine einheitliche Behandlung mit dem Schiff rechtfertigen würde.

(1) RGZ 14, 40 - 15, 159 - 89, 329 - 169, 261 - Schaps-Abraham § 535
Anm 4 - Würdinger S 190

IV Ein kurzer Blick in das Recht einiger ausländischer Staaten zeigt, daß dort der Vorrang des gemeinsamen Rechts unbekannt ist :

a Für Belgien verlangt Hennebico (1) die grundsätzliche Anwendung der *lex loci* auf alle Fälle von Kollisionen in eigenen wie fremden Hoheitsgewässern.

b Auf den Zusammenstoß zweier Schiffe gleicher Flagge in französischen Gewässern haben französische Gerichte das Recht des Tatorts angewendet (2). Eine gegenteilige Entscheidung ist nicht bekannt.

c Führen die kollidierenden Schiffe gleiches Recht oder gleiche Flagge, so hat das auch nach der Rechtsprechung Großbritanniens keinen Vorrang vor dem allgemeinen Statut. Dies wurde vom Court of Appeal im Fall "The Mary Moxham" (3) dargelegt.

Im Fall "Mary Moxham" klagte eine englische Gesellschaft-Eigentümerin eines Piers in Spanien - gegen den Reeder eines englischen Schiffes, das den Pier beschädigt hatte. Der Beklagte wendete ein, daß nach dem spanischen Recht seine Haftung nicht gegeben sei, da danach Kapitän und Schiffsbesatzung nur für seemännisches Verschulden einzustehen hätten. Das Gericht sprach sich für die Anwendung des spanischen Rechts aus - "applying the principle enunciated in *Phillipps v Eyre* we are able to arrive at the conclusion, in the present case, that the law of Spain, and not the law of England applies", und führte dazu aus : "Liability of one man to answer for the acts of another in the matters of torts seems a thing which cannot be carried by the agents into a foreign country. If I take my coachman to France, and he in driving my carriage injures a carriage in France, I do not take with me the law of *respondeat superior* so as much as to make me liable. It seems to me that the law of the country in which we are trying the question does not apply, but it is the law of the place where the act is done which does apply" (4).

Dasselbe Prinzip wurde auch für den Zusammenstoß zweier Schiffe verwendet (5).

(1) Hennebico II Nr 550

(2) Sirey 1905, 209

(3) bei Brown-Welb S 285 - siehe auch Dicey S 971

(4) The Mary Moxham aaO

(5) The Arum (1921) P 12 - The Madrid (1937) P 40 - The Waziristan (1953) 1 WLR 1446

d Schiffszusammenstöße in eigenen und fremden Hoheitsgewässern werden in den Niederlanden nach der *lex loci delicti commissi* beurteilt. Das gilt auch für die Fällen, in denen die beteiligten Schiffe die gleiche Flagge oder gleiches Recht führen (1). Cleveringa (2) hält diese Ansicht für falsch, da sie zu einer ungerechten Behandlung führe. Die Anwendung des gemeinsamen Rechts entspreche der Gerechtigkeit.

e Auch in den skandinavischen Ländern gilt die *lex loci* uneingeschränkt (3). Schiffszusammenstöße von Schiffen gleichen Rechts oder gleicher Flagge wurden von obersten Gerichten nicht nach dem gemeinsamen Recht sondern nach der *lex loci* beurteilt (4).

f Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika hat das gleiche Recht oder die gemeinsame Flagge keinen Vorrang vor dem allgemeinen Statut. Das wurde von der Rechtsprechung im Fall *Smith v Condry* festgelegt (5).

Hier waren zwei amerikanische Schiffe im Hafen von Liverpool aneinander geraten. Das beklagte Schiff führte einen Führungs-Zwangsloten und berief sich darauf, daß nach dem englischen Recht als dem Recht des Tatorts eine Haftung für diesen nicht gegeben sei. Das entscheidende Gericht erkannte dieses Argument an und wies die Klage ab: "The collision having taken place in the port of Liverpool, the rights of the parties depend upon the provision of the British statutes, then in force, and if doubts exist as to their true construction, we must of course adopt that which is sanctioned by their own courts".

(1) Hof's Gravenhage, *Nederlandsche Jurisprudentie* 1937 N 108

(2) Cleveringa S 833

(3) Lapradelle-Niboyet VI S 578

(4) ZAIP 13, 834 (Zusammenstoß eines dänischen und schwedischen Schiffes auf der Themse) - ZAIP 2, 873 (Zusammenstoß zweier norwegischer Schiffe in britischen Hoheitsgewässern) - siehe auch ZAIP 10, 624 für den Zusammenstoß zweier schwedischer Kraftwagen in Norwegen

(5) I How (42 US) 28, 33 bei Hancock S 226 - siehe auch Beale II S 1329

C Schiffszusammenstöße in deutschen Hoheitsgewässern.

I Nach den anerkannten Grundsätzen des deutschen internationalen Privatrechts hat der deutsche Richter bei der Einordnung rechtlicher Tatbestände zunächst von deutschrechtlichen Gesichtspunkten auszugehen (1). Nach deutschem Recht stellt sich ein Zusammenstoß von Schiffen als eine unerlaubte Handlung dar. Diese wird über Art 12 EGBGB nach dem Recht des Tatorts beurteilt.

Auf Schiffszusammenstöße in deutschen Hoheitsgewässern ist damit deutsches Recht anzuwenden (2).

II Die Anwendung deutschen Rechts findet aber ihre Ausnahme in dem Fall, in dem zwei nichtdeutsche Schiffe gleicher Flagge oder gleichen Rechts beteiligt sind. In diesem Fall hat das Prinzip des Begehungsortes hinter das des gemeinsamen Personalstatuts zurückzutreten. Die Parteiinteressen an der Behandlung nach dem heimischen Recht haben den Vorrang. Das ist nach dem oben bei den Kollisionen in fremden Hoheitsgewässern Gesagten nur folgerichtig. Es ist objektiv und subjektiv nicht gerechtfertigt, den Parteien eine fremde Rechtsordnung aufzudrängen, die eine der Art oder dem Umfang nach strengere Haftung oder zu billige Ansprüche gibt als das Heimatrecht (3). Hinzukommt, daß es eine willkürliche Behandlung wäre, für die Kollision von deutschen Schiffen in fremden Hoheitsgewässern dem gemeinsamen Flaggenrecht den Vorzug geben zu wollen, nicht aber bei Zusammenstößen in deutschen Hoheitsgebieten (4).

Aus diesen Überlegungen wird dann auch zu Recht von einem Teil der Lehre gefordert, hier das ausländische Recht anzuwenden (5).

Demgegenüber hat die Rechtsprechung stets den Standpunkt vertreten, deut-

(1) RGZ 138, 243 - OGHZ 4, 195 - BGHZ 3, 321

(2) herrschende Meinung - vgl Schaps-Abraham § 485 Anm 38 - Anm 23 vor § 734 m. w. Nachw. - BGHZ 3, 321 - OGHZ 4, 195

(3) Himmelman Hansa 1958, 631

(4) Beitzke MDR 1959, 881 - NJW 1961, 1993

(5) Schlegelberger-Liesecke § 485 Anm 7 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 33

sches Recht müsse angewendet werden (1), während Raape (2) zwar bei Kollisionen in ausländischen Hoheitsgewässern - auch für dritte Schiffe - das gemeinsame Heimatrecht, für Zusammenstöße in deutschen Gewässern aber ohne Begründung für die Abweichung Tatortrecht angewendet wissen will.

Ist es die Würde des internationalen Privatrechts, das fremde Recht zu achten (3), so kann der Rechtsprechung und Raape nicht gefolgt werden. Diese Fälle mit ausländischen Elementen durch ihre Beteiligten berühren die deutsche Rechtsordnung nur insoweit, als sie in ihrem Geltungsbereich geschehen. Deutsche Interessen, d. h. Interessen, die von dieser Rechtsordnung geschützt werden, sind dadurch nicht beeinträchtigt worden, da - wie oben gezeigt wurde - hier keine straf- oder hoheitsrechtlichen Gesichtspunkte von diesen Normen zu beachten sind. Die Anknüpfung an die *lex loci delicti commissi* erfolgt, um die Beteiligten gleichbehandeln zu können und Unterschiede aus den verschiedenen Zugehörigkeiten zu einem Rechtskreis zu vermeiden. Bei gemeinsamem Personalstatut, dh hier für die Schiffszusammenstöße mit gleicher Flagge oder gleichem Recht der Beteiligten entfällt dieses Erfordernis und damit auch die Notwendigkeit der Anwendung der *lex loci*.

Ist das deutsche Recht als Recht des Begehungsortes damit ausgeschaltet, so sind die Zusammenstöße von Schiffen gleicher Falle oder gleichen Rechts mit dem durch die Beteiligten angegebenen Recht zu lösen. Das gemeinsame Recht ist anzuwenden. Dabei hat die Handhabung des fremden Rechts so zu erfolgen, wie es in seinem Heimatland angewendet wird oder angewendet werden soll. Der deutsche Richter hat sich dem ausländischen Recht zu unterwerfen (4).

III Schiffszusammenstöße in deutschen Hoheitsgewässern werden damit grundsätzlich nach dem deutschen Recht beurteilt. Führen die Kollisionsgegner gleiche Flagge oder gleiches Recht, so gilt dieses vor der *lex loci delicti commissi*. Die oben bei den Kollisionen in fremden Hoheitsgewässern gemachten Einschränkungen der Anwendung des gemeinsamen Rechts bei Beteiligung dritter Personen gelten auch hier.

(1) RGZ 21, 36 - OGHZ 4, 195

(2) Raape IPR (5) S 580/81 - Staud-Raape S 218 - siehe auch Palandt-Lauterbach Art 12 Anm 2

(3) Goldschmidt S 214

(4) Goldschmidt S 213

D Schiffszusammenstöße auf hoher See

Dieser Tatbestand hat der Rechtsprechung und der Rechtslehre bisher die größten Schwierigkeiten bereitet (1). Die hohe See untersteht nicht der Gebietshoheit eines Staates, so daß es in dem gewohnten Sinn keinen Begehungsort gibt. Über die rechtliche Behandlung dieser Fälle sind dann auch die verschiedensten Ansichten vertreten worden.

I Die Anwendung der lex fori

a Die Rechtsprechung hat in ihren älteren Entscheidungen (2) die lex fori angewendet. Dies geschah wegen des "zwingenden absoluten Charakters der deutschen Gesetze über Voraussetzung und Umfang der Reederhaftung" (3). "Die Gründe indessen, die das angeführte Urteil für die ausschließliche Anwendung des deutschen Rechts als Recht des Gerichtsstands geltend macht, bestehen in gleicher Stärke auch dann, wenn es sich wie hier zwar um einen Zusammenstoß auf hoher See, aber zwischen Schiffen verschiedener Nationalität handelt" (4).

b Auch die Rechtslehre hat sich für die Anwendung der lex fori eingesetzt.

ba Wächter (5) wendet sich dagegen, Delikte nach dem Recht des Begehungsortes zu behandeln, weil die Gesetze des Tatorts nicht in jedem Fall daran interessiert seien, den Fall unbedingt zu behandeln. Aber selbst wenn, so habe ein anderer Staat auf dieselbe Tat nicht fremde - dh die interessierten - Gesetz anzuwenden. Wenn der Richter Verbrechen, die im Ausland begangen wurden, wenn er über sie zu urteilen hätte, nach den Gesetzen seines Staates zu bestrafen hat, so hat er auch die privaten Folgen unerlaubter Handlungen in der Regel nach diesen Gesetzen zu bestimmen. Wird hier sein Schutz und seine Hilfe angesprochen,

(1) Fischer S 42

(2) Lübeck SeuffArch 4 Nr 4 - HansOLG HansGZ 1888 Nr 16 - RG HansGZ 1901 Nr 48 - RGZ 19, 1

(3) RGZ 21, 136

(4) RG HansGZ 1901 Nr 48

(5) Wächter ACP 24, 288/89 - 25, 389

so kann er sie in der Regel nur nach dem gewähren, was er für gerecht hält" (1).

bb Savigny (2) will zwar anerkennen, daß sich ausländische Gesetze im Inland nicht ohne weiteres anwenden lassen, weil sie den betreffenden Fall nicht regeln wollen. Die *lex fori* kann für ihn damit nur insoweit angewendet werden, als ein Rechtsverhältnis zu ihr eine stärkere Bindung aufweist als zu dem fremden Recht. Die Anwendung des fremden Rechts wird damit eingeschränkt durch

1. "Gesetze von streng positiver, zwingender Natur, die eben wegen dieser Natur zu jener freien Behandlung, unabhängig von Grenzen verschiedener Staaten nicht geeignet sind.
2. Rechtsinstitute eines fremden Staates, deren Dasein in dem unsrigen überhaupt nicht anerkannt ist, die also in unserem Staat keinen Anspruch haben" (3).

Zur ersten Gruppe zählt Savigny u.a. die Deliktobligationen und damit die sich aus Schiffszusammenstößen ergebenden Rechtsfolgen. Damit kommt er zu derselben Begründung für die Anwendung der *lex loci* wie die Rechtsprechung: Streng positiver, zwingender Charakter der Gesetze (4).

bc Wagner (5) spricht sich für eine Anwendung der *lex fori* auf alle Fälle von Schiffskollisionen aus, mögen sie auf hoher See oder in Territorialgewässern, zwischen fremden oder einheimischen Schiffen stattgefunden haben. Zur Begründung geht er davon aus, daß das Seerecht der einzelnen Völker insgesamt eine Einheit bildet. Es besteht ein gemeinsames Seerecht aller zivilisierten Völker, wobei die einzelnen Kodifikationen nur eine Angleichung des gemeinsamen Seerechts an den speziellen Rechtszustand des einzelnen Gebietes sind. Beurteilt der Richter damit einen Zusammenstoß nach der *lex fori*, so wendet er im Grunde nur das für alle Teile verbindliche Seerecht an.

Diesen Ausführungen Wagners ist entgegenzuhalten, daß heute nicht mehr davon gesprochen werden kann, daß die einzelnen Seegesetze der Nationen nur die formelle Fassung des gemeinen Seerechts darstellen. Die

(1) Wächter ACP 25, 392/93

(2) Savigny Bd VIII S 278 f

(3) Savigny aaO

(4) RG aaO

(5) Wagner S 128 f (143) - siehe auch Boyens I S 71 ff

einzelnen Gesetze haben sich zu verschieden entwickelt, als daß man noch von einer Gemeinsamkeit sprechen kann (1).

bd Reinbeck (2) hält die *lex fori* bei verschiedenen Heimatrechten und bei Beteiligung eines deutschen Schiffes grundsätzlich für anwendbar. Die *lex fori* sei das paritätische Recht, wenn fremde Schiffe verschiedener Flaggen und verschiedener zwischenstaatlicher Rechtssysteme beteiligt sind, von denen an und für sich keines den Vorrang vor dem anderen in Anspruch nehmen kann.

II Einschränkungen der *lex fori*

a Die Anwendung der *lex fori* wurde in der Rechtsprechung zum ersten Male im Fall "Kong Inge" (3) eingeschränkt. Bei diesem Zusammenstoß eines dänischen und norwegischen Schiffes, bei dem beide Parteien sich die Schuld an dem Unfall vorwarfen, führt das Reichsgericht (4) aus, daß von dem Berufungsgericht richtig erwogen worden sei, daß bei Zusammenstößen auf hoher See nicht das Recht des Tatorts in Betracht komme, sondern nur zu entscheiden sei, ob das Recht der Flagge oder das des Gerichtsorts zur Anwendung kommen müsse. Das Gericht stellte fest, daß es das natürlichste sei, gegen den Reeder eines Schiffes für die mit demselben vorgenommenen Handlungen das Recht der Flagge in Anwendung zu bringen, weil der Reeder dem Gesetz des Heimathafens immer unterworfen sei. Im vorliegenden Falle sei die Anwendung des Flaggenrechts um so unbedenklicher, als die Heimatgesetze beider Länder bezüglich der Schadensersatzansprüche völlig übereinstimmten, so daß keine der Parteien durch die Anwendung dieses Rechts beschwert sei. Deutsches Recht als *lex fori* solle indessen nur zur Geltung kommen, wenn dieses absolut zwingender Natur sei, sei es durch den *ordre public* oder andere Gebote.

Das Reichsgericht bestreitet, mit dieser Rechtsprechung von seiner alten Auffassung abgegangen zu sein (5), und versucht, dieses Urteil in Einklang mit früheren Entscheidungen zu bringen, indem es erklärt, seinen früheren

(1) so auch Fischer S 42

(2) Reinbeck 337 (345)

(3) RGZ 49, 182 f

(4) RGZ aaO

(5) RG HansGZ 1901 Nr 48

Äußerungen sei eine wesentlich eingeschränkte Bedeutung zuzumessen (1). Eine frühere Entscheidung (2) habe den Fall offen gelassen, daß der Zusammenstoß auf hoher See zwischen fremden Schiffen erfolgt sei, daß das Herrschaftsgebiet des deutschen Rechts also weder in persönlicher noch in räumlicher Beziehung in Frage komme. In einem solchen Fall fehle aber jeder innere Grund für die Anwendung des deutschen Rechts. In einem weiteren Urteil (3) sei auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen worden, die eintreten, wenn jeder nach seinem Recht zu beurteilen wäre. In diesen Fällen sei das deutsche Recht als ein durch äußere Gründe an die Hand gegebenes Auskunftsmittel anzuwenden, zu welchem zu greifen sich die Rechtsprechung wegen der Anwendung fremden Rechts entgegenstehender Hindernisse genötigt sehe.

b Die Wendung in der Rechtsprechung ist jedoch unverkennbar. Sie wird bestätigt durch das "Seine-Urteil" vom 6. Juli 1910 (4).

Im Ärmelkanal waren der schwedische Segler Svea und der französische Dampfer Seine zusammengestoßen. Die Svea sank. Schuldhaft verursacht hatte unstreitig die Seine die Kollision. Die in Hamburg gegen einen deutschen Bürgen erhobene Klage war nach französischem Recht verjährt, nicht aber nach deutschem.

Das Reichsgericht kam zur Anwendung des französischen Rechts und wies die Klage ab. Es erklärte nunmehr eindeutig, daß bei "Schiffszusammenstößen auf hoher See das Recht der Flagge des schuldigen bzw des beschuldigten Schiffes anzuwenden sei" (5). Dieser Grundsatz entspreche der Natur der Sache.

Das Reichsgericht wendet sich jedoch nicht völlig von der lex fori ab. Diese solle weiterhin Anwendung finden, wenn wegen der besonderen Gestaltung des Falles die Anwendung des Flaggenrechts undurchführbar sei oder eine ungleiche Behandlung der Parteien mit sich bringe, so bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen (6).

c Die Rechtsprechung des Reichsgerichts kann damit folgendermaßen zusammengefaßt werden :

Bei einseitig erhobenen Ansprüchen gilt das Recht des schuldigen bzw be-

(1) RGZ 49, 186 - Fischer S 25

(2) RGZ 29, 90

(3) RGZ 74, 46

(4) HansGZ 1901 Nr 48

(5) RGZ aaO

(6) RGZ aaO

schuldigten Schiffes, bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen und verschiedener Nationalität der beteiligten Schiffe die *lex fori*, bei gemeinsamem oder übereinstimmendem Heimatrecht dieses.

d Ein Teil der Lehre hat sich dieser Rechtsprechung angeschlossen (1).

Zugrunde liegt dabei letztlich die Ansicht, daß es ein allgemeiner Grundsatz des internationalen Privatrechts ist, die Frage ob, was und wieviel einer schuldet, stets nach dem Personalstatut dessen zu beurteilen, dessen Schuldner-eigenschaft in Frage steht, (2).

e Frankenstein (3) sieht als allgemeinen Grundsatz des Deliktsrechts die *lex patriae*, dh das Heimatrecht des Täters an. Zur Begründung geht er dazu davon aus, daß jeder Mensch primär seinem Heimatrecht unterstehe, und nur wenn dieses Recht ihn durch sekundäre Anknüpfung dem Recht des Tatorts unterwerfe, sei dieses anwendbar, aber nur kraft des primären Statuts des Heimatrechts. Von diesem Ausgangspunkt kommt Frankenstein dann dazu, daß der Reeder des schuldigen Schiffes primär für seine Verpflichtungen seinem Heimatrecht untersteht, sekundär damit dem Flaggenrecht. Der Zusammenstoß von Schiffen sei zu-
meist durch Handlungen oder Unterlassungen von Menschen verursacht, die sich an Bord befänden. Betrachte man die Haftung des Reeders als Haftung für das Verschulden Dritter, so ergäben sich, ausgehend vom Handlungsort als Deliktort, zwei Möglichkeiten. Entweder das Heimatrecht unterwirft den Reeder sekundär der *lex loci* - dann haftet er nach dem an Bord herrschenden Recht der Flagge - oder es unterwirft ihn nicht der *lex loci*, dann untersteht er seinem seerechtlichen Obligationsstatut, wiederum dem Recht der Flagge.

III Das Recht des Begehungsortes

In der neueren Lehre wird überwiegend die Ansicht vertreten, es komme auf das Recht des Begehungsortes an. Dabei wird die Fiktion benutzt, Schiffe seien schwimmende Bestandteile ihres Heimatstaates.

(1) Boyens I S 67 - Schaps § 485 Anm 14 - Anm 31 vor § 734 - v Bar II S 211 - Zitelmann II S 582 f

(2) Fischer S 44

(3) Frankenstein II S 545 f

1 Es besteht allerdings Streit darüber, was als Begehungsort anzusehen ist.

a Nach einer Auffassung (1) soll es auf das Recht des Täterschiffes ankommen, dh auf den Handlungsort.

Andere (2) wollen auf das Recht des beschädigten Schiffes abstellen, dh auf den Erfolgsort. Der größte Teil der Lehre sieht beide Schiffe als Begehungsort an (3).

b Fischer (4) hält alle beteiligten Schiffe für den Begehungsort, und zwar entweder für den Handlungs- oder Erfolgsort, bei beiderseitiger Schuld für beides zugleich. Die sich daraus ergebende Folge, bei gegenseitigen Ansprüchen verschiedene Rechtsordnungen anzuwenden, hält er aber für unmöglich und sucht deshalb nach neuen Anknüpfungspunkten. Bei einem Begehungsort in Deutschland, das ist immer der Fall, wenn ein deutsches Schiff beteiligt ist, soll deutsches Recht aus "Gründen berechtigter Selbstschätzung eines Staates in Bezug auf sein Recht" (5) angewendet werden. Ist ein deutsches Schiff nicht beteiligt, dh erfolgt die Kollision zwischen zwei oder mehreren ausländischen Schiffen, so gelten diese als Begehungsorte. Da jedoch nur einer die Beurteilungsgrundlage bilden kann, um ungerechte Ergebnisse zu vermeiden, so ist Anknüpfungspunkt für die Bestimmung des maßgeblichen Rechts die Prozeßstellung der Parteien: Anzuwendendes Recht ist das Recht des beklagten Schiffes (6).

c Abraham (7) spricht sich - ausgehend vom Recht des Begehungsortes - für das Flaggenrecht des schuldigen Schiffes aus. Seine Anwendung führe zu sicheren Ergebnissen. Das Recht der Flagge des beschädigten Schiffes - und damit auch die Anknüpfung sowohl an den Handlungsort wie auch den Erfolgsort - müsse deshalb unberücksichtigt bleiben, weil auf hoher See einmal nicht vorauszusehen sei, welche Flagge ein etwaiger Kollisionsgegner führe und zum anderen die Besatzung hier nur Anlaß habe, ihr Verhalten nach den eigenen Gesetzen einzurichten. Damit könne aber nur das Recht der Flagge des schuldigen Schiffes entscheiden, ob ein Verschulden vorliegt. Abraham führt gegen die wahlweise Anknüpfung weiter an, daß sie eine Flucht in die lex fori befürchten lasse.

(1) Lewis ZHR 32, 99 - v Bar II S 211 - Kegel IPR S 223 - Binder S 492

(2) Delachaux S 192 - Grußendorf S 35

(3) Wolff IPR S 164/65 - Erman-Arndt Art 12, D 2 - Palandt-Lauterbach Art 12 Anm 2

(4) Fischer S 48

(5) Fischer S 49

(6) Fischer S 50/51

(7) Schaps-Abraham § 485 Anm 39 - Anm 25 vor § 734

d Zur Darstellung der weiteren Ansichten in der Rechtslehre soll so vorgegangen werden, daß bei den einzelnen Vertretern jeweils zunächst untersucht werden soll, wie sie das Problem des Begehungsortes bei den Distanzdelikten überhaupt behandeln und wie sie das Ergebnis auf die Schiffszusammenstöße auf hoher See übertragen.

2 Handlungsort als Deliktort

Handlungsort ist der Ort, an dem eine unerlaubte Handlung ganz oder teilweise ausgeführt wird (1), dh der Ort, an dem jemand selbst handelt oder an dem andere unerlaubt handeln, falls man selbst nach dem Recht dieses Ortes für die fremde unerlaubte Handlung eintritt (2).

Für die Gefährdungshaftung ist Handlungsort der Ort, an dem die Sachen, für die gehaftet wird, Schaden verursachen (3).

a Von Bar (4) will sich für den Fall, daß Handlung und Erfolg verschiedenen territorialen Rechtsgebieten angehören, für den Ort der Handlung entscheiden. Der Erfolg einer Handlung könne sich in das Unbestimmte verlieren, so daß diese Entscheidung nach diesem Recht zur äußersten Rechtsunsicherheit führe. Wolle man nicht den Ort entscheiden lassen, an dem gehandelt wurde, so würde das dazu führen, daß man die Entscheidung der *lex loci* aus der Hand gebe und sie dem Wohnort oder Erfolgsort des angeblich Verletzten zuweise. "Dann geben die Gesetze dieses Ortes die Richtschnur für das Verhalten der im Ausland verweilenden Personen" (5).

Für den Zusammenstoß von Schiffen auf hoher See will von Bar diese Lösung nicht anerkennen, da ein bestimmtes einer Staatsgewalt unterworfenes Territorium nicht existiert und die *lex loci* damit nicht Platz greifen kann (6). Diesen Fall will er nach Flaggenrecht geregelt wissen, wobei der Verletzte nur das fordern kann, was ihm nach heimatlichem Recht zusteht. Auch ist der Schädiger - "weil ein solches den rein zufälligen Schaden teilendes Gesetz nur auf Billigkeitsgründen besteht" (7) - vor weiter-

(1) Kegel IPR S 219

(2) Soergel-Kegel Art 12 Anm 34

(3) OLG Hamburg HansRGZ 1935 B S 584 - BGHZ 23, 65

(4) v Bar II S 120

(5) v Bar II S 121

(6) v Bar II S 211

(7) v Bar aaO

gehenden Ansprüchen geschützt, als sein heimatliches Recht dem in Anspruch genommenen Schiffseigentümer im gleichen Falle gewährt.

b Zitelmann (1) geht davon aus, daß die Anwendung der *lex loci* sich aus der Gebietshoheit des Aufenthaltstaates ergibt. Der Aufenthalt des Täters in seinem Rechtsgebiet gebe dem Staat völkerrechtlich die Macht, auch dem Ausländer Verpflichtungen aufzuerlegen. Diese Macht fehle dem am Erfolgsort herrschenden Staat. Fallen beide Orte damit in verschiedene Rechtsgebiete, so kann nur nach dem Recht des Handlungsorts entschieden werden. Auch erscheint Zitelmann die Anwendung des Rechts am Handlungsort gerechter als die des am Erfolgortes, da der Handelnde selbst den Handlungsort bestimmen und man von ihm verlangen könne, daß er die Normen, des allgemeinen Verhaltens, die am Handlungsort gelten, kennt und sich danach richtet (2).

Schiffskollisionen auf hoher See richten sich nach dem Flaggenrecht des beschuldigten Schiffes (3), da der Raum des Schiffes selbst als Gebiet des Flaggenstaates gilt. Handlungen einer Person, die zum Zusammenstoß führen, werden nicht nach deren Heimatrecht entschieden, sondern - da das Delikt auf dem Schiff begangen wurde - nach dem Flaggenrecht des beschädigenden Schiffes. Damit ist das Flaggenrecht und die *lex loci* für diesen Fall identisch, ersteres nicht Anknüpfungspunkt sondern bloßer Terminus.

c Für Raape (4) ist bei Auseinanderfallen von Handlungs- und Erfolgsort grundsätzlich der Handlungsort Anknüpfungspunkt, da ein Abstellen auf den Erfolgsort leicht ungerecht sein könne. Der Erfolgsort sei oft nur sehr schwer festzustellen und recht zufällig, auch verliere er sich in das Unbestimmte. Auch sei es schon höchst zweifelhaft, was überhaupt unter "Erfolg" zu verstehen sei.

In den Fällen, in denen der Täter nicht selbst an einem Ort gehandelt hat, dh sich nicht körperlich dort befand, an dem aber andere Personen handelten, die als seine Werkzeuge erscheinen, soll das Recht dieses Ortes angewendet werden. So zum Beispiel bei dem von Lyon nach Kassel geschickten Brief, der einen Dritten beleidigt und diesem Schaden zufügt. Der in Kassel den Brief austragende Postbote ist Werkzeug des Absenders.

(1) Zitelmann I S 112 - II S 480

(2) Zitelmann II S 484

(3) Zitelmann I S 190

(4) Staud-Raape S 201 ff

Sein Austragen ist als Handlung anzusehen, die dem Absender zugerechnet werden muß (1).

Raape berücksichtigt den Erfolgsort bei den Grenzdelikten (2). Das sind unerlaubte Handlungen, in denen jemand so nah der Grenze eines anderen Rechtsgebiets handelt, daß er in der Lage ist, unmittelbar in dieses hinüberzuwirken. Das gilt für Raape aber nur dann, wenn der Handelnde sich seines Übergriffes in den fremden Rechtsraum bewußt sei. Das ist bei vorsätzlichem Handeln gegeben, dem gleichzuachten ist, wenn der Täter unbekümmert darum handelt, ob sein Tun drüben erlaubt ist oder nicht.

Schiffszusammenstöße auf hoher See werden von Raape (3) bei einseitig erhobenen Ansprüchen nach der *lex loci* behandelt, wobei er als Tatort das schuldige Schiff ansieht, da der Zusammenstoß die Folge des Verhaltens einer Person sei, die sich an Bord befindet.

d Habicht (4) sieht grundsätzlich die unerlaubte Handlung da als begangen an, wo der Täter sich im Zeitpunkt seines Handelns körperlich befunden hat, dh zu dem Zeitpunkt, in dem seine Handlung abgeschlossen war, ohne die der Erfolg nicht hätte eintreten können. Gleich Raape (5) will er das Recht des Erfolgsortes dort zum Zuge kommen lassen, wo jemand bewußt - vorsätzlich oder grob fahrlässig - in den räumlichen Bereich einer fremden Rechtsordnung hinübergreift. Die Frage nach dem für Schiffskollisionen auf hoher See maßgeblichen Statut behandelt er nicht.

e Rabel (6) will aufgrund von Interessenabwägungen die Frage, was als Deliktort zu betrachten ist, nach der Haftungsart entscheiden. Dazu stellt er Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung einander gegenüber : Handelt der Täter schuldhaft, so ist seine Tat nach dem Recht des Handlungsortes zu beurteilen. Trifft ihn eine Haftung aus Gefährdungsdelikt, so ist Deliktort der Ort des Erfolges.

Für Schiffszusammenstöße auf hoher See gilt das Recht des Erfolgsortes :
"Looking for the least inappropriate local connection, American Courts

(1) Staud-Raape S 204

(2) Staud-Raape S 205

(3) Staud-Raape S 219 - Raape IPR (5) 582

(4) Habicht S 95

(5) Raape aaO

(6) Rabel II S 334, 335

with their traditional localization at the place of injury, could well apply the law of the vessel which or on board of which, life or property is injured. Occasionally in fact, this view seems to have been floating through the minds of a court" (1).

f Ehrenzweig (2) geht auf die Ansicht Rabels ein, den Tatort nach dem jeweils vorwaltenden Haftungsgrund zu bestimmen, will aber - in Gegensatz zu Rabel - die Haftung für Fahrlässigkeit nicht zusammen mit der für vorsätzliches Handeln dem Erfolgshaftungssystem gegenüberstellen. Der Begriff der Fahrlässigkeit müsse noch differenziert werden. So unterstellt Ehrenzweig die Fahrlässigkeit, die dazu dient, den moralisch schuldlosen Schädiger haftbar zu machen, wo dies zum Zwecke der Schadensverteilung wünschenswert erscheint. sog. moralische admonitorische Schuldhaftung (3), dem Recht des Handlungsortes. Diejenige Haftung, deren gesetzgeberischer Zweck mit dem der Erfolgshaftung übereinstimmt - dh Haftung, "die aus der ständig wachsenden Notwendigkeit einer von moralischen Werten unabhängigen Schadensverteilung" (4) - soll auch deren Regeln folgen und dem Recht des Erfolgsortes unterliegen.

g Auch für Walker (5) und Neumeyer (6) bestehen gegen den Erfolgsort so große Bedenken, daß sie nur auf den Handlungsort abstellen wollen. Den Tatort habe der Handelnde bestimmt und von ihm könne man eine Beachtung der dort geltenden Regeln verlangen. Der Erfolgsort sei häufig rein zufällig, sowohl vom Standpunkt des Handelnden wie des Verletzten (7).

Ist auf hoher See ein Zusammenstoß von Schiffen verschiedener Flaggen erfolgt, so versagen für Neumeyer (8) die räumlichen Anknüpfungspunkte, da es sich um ein staatsfreies Gebiet handelt. Das zuständige Recht findet Neumeyer hier bei einer Verbindung mit der Person eines Beteiligten, wobei er von der Person ausgeht, auf deren Seite der Schwerpunkt des Rechtsverhältnisses für ihn liegt: Die persönliche Anknüpfung an das Recht des Täters.

(1) Rabel II S 347 ff (350) - Beale II S 1331

(2) Ehrenzweig, Rabel-Festschr. 1954 I S 656 ff

(3) Ehrenzweig, S 657

(4) Ehrenzweig S 672 "negligence without fault"

(5) Walker S 526

(6) Neumeyer S 33

(7) Walker aaO

(8) Neumeyer aaO

a Die Frage, was unter dem Erfolgsort zu verstehen ist, ist umstritten. Geht man davon aus, daß Tatort jeder Ort ist, an dem sich auch nur ein Stück der unerlaubten Handlung verwirklicht hat, und sieht man den eingetretenen Schaden als Tatbestandsmerkmal der Deliktsvorschriften an, so ist unter dem Erfolgsort jeder Ort zu verstehen, an dem der schädigende Erfolg - dh der Schaden - eingetreten ist (1).

Nach anderer Ansicht ist unter dem Erfolgsort jeder Ort zu verstehen, an dem ein Rechtsgut verletzt wurde, ohne daß der eingetretene Schaden zu berücksichtigen ist (2).

b Meili (3) vertritt eine der Erfolgstheorie sehr nahe kommende Ansicht: "Als Ort der Handlung ist dasjenige Gebiet zu erachten, in welchem die gesamte die Schädigung sogleich oder in der Folge hervorriefende Aktion derart abgeschlossen vorliegt, daß der weitere Effekt nur eine notwendige Konsequenz dieser Handlung ist" (4). Meili spricht zwar vom Ort der Handlung, dennoch ist damit nicht der Ort des Aufenthalts des Täters, also der Handlungsort im oben geschilderten Sinne, gemeint, sondern der Ort, an dem im allgemeinen der Erfolg eintritt. Das geht aus den Beispielen hervor, die Meili anschließend anführt (5).

Liegt ein Zusammenstoß von Schiffen auf hoher See vor, so versagen für Meili die gewöhnlichen Deliktsregeln, weil ein bestimmtes Staatsgebiet nicht existiert (6). In Anlehnung an den Antwerpener Kongreß von 1885 stellt Meili für diese Fälle folgende Regel auf: Das heimatliche Recht beider Schiffe wird kombiniert. Es darf nur diejenige Entschädigung gefordert werden, die das heimatliche Recht des Schädigers gutheißt und diese Forderung kann nicht höher gehen, als das heimatliche Recht des Geschädigten dem in Anspruch genommenen Schiffseigentümer im gleichen Falle gewährt (7). Im Ergebnis vertritt Meili damit hier dieselbe Ansicht wie v Bar (8).

-
- (1) Nußbaum S 288/89 - Schnitzer I S 133 - II S 675 - R. Schmidt S 183 - RGZ 150, 270
 - (2) BGH NJW 1964, 971 - Kegel IPR S 220 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 15
 - (3) Meili II S 86 ff
 - (4) Meili II S 96
 - (5) Meili aaO
 - (6) Meili II S 371
 - (7) Meili II S 372
 - (8) v Bar II S 211

c Wie oben dargestellt, treten Raape, Habicht, Rabel und Ehrenzweig für bestimmte Fälle dafür ein, bei Auseinanderfallen von Handlungs- und Erfolgsort das Delikt nach dem Recht des Erfolgortes zu bewerten.

Raape (1) und Habicht (2) erklären den Erfolgsort dort zum Anknüpfungspunkt, wo jemand unbekümmert in ein benachbartes Gebiet hinübergreift, sog. Grenzdelikte.

Rabel und Ehrenzweig kommen aufgrund ihrer Differenzierung nach der Haftungsart für die Fälle der "modernen technischen Fahrlässigkeit" (3) zu diesem Anknüpfungspunkt (4).

d Rudolf Schmidt (5) erklärt zwar bei Auseinanderfallen von Handlungs- und Erfolgsort beide für gleichwertig, da der Zweck des Schadensausgleichs nicht weniger wichtig sei als der Grund der Ersatzpflicht - das schuldhafte Verhalten des Täters. Dennoch neigt er dazu, dem Recht des Erfolgsorts den Vorrang einräumen zu wollen. "Berufen ist also zunächst die Rechtsordnung, in deren Gebiet der Schaden eingetreten ist" (6). Diese Berufung gründet Schmidt darauf, daß der Staat, in dessen Gebiet sich der Schaden ereignet hat, die Möglichkeit haben muß, Normen über den Schadensausgleich aufzustellen. Er sei zuständig, den Schutz seiner Interessen nach seinen Bedürfnissen zu regeln. Mit der Ansicht, die sich gegen eine Anknüpfung an den Erfolgsort deshalb ausspricht, weil nach dem Recht dieses Ortes eine Person verantwortlich sein könnte, die am Handlungsort rechtmäßig gehandelt hat, setzt sich Schmidt so auseinander, daß auch am Erfolgsort Verschulden vorausgesetzt werde (7). Fehle dieses, so treten die Ersatzpflicht nicht ein.

Unter dem Erfolgsort versteht Schmidt dabei den Ort, an dem der Schaden eintritt, da dieser Tatbestandsmerkmal des Delikts und Quasidelikts ist. (8) Bei Beschädigung von Personen und Sachen liegt der Erfolgsort für Schmidt dort, wo sich die Person oder Sache im Augenblick der Verletzung befindet, bei Vermögensschaden dort, wo die Vermögensinteressen liegen. Schwierigkeiten bei der Feststellung sind für ihn - in Gegensatz

(1) Staud-Raape S 205

(2) Habicht S 95

(3) Kegel IPR S 218

(4) Rabel II S 334/35 - Ehrenzweig S 656 ff

(5) Festschr. f. Lehrmann 1937 S 175 ff

(6) Schmidt S 181

(7) Schmidt aaO

(8) Schmidt S 183

zu Raape (1) - nicht ersichtlich (2).

e Grußendorf (3) will die Frage nach dem Anknüpfungspunkt dem Sinn der Deliktsvorschriften und den Interessen des Täters und des Verletzten entnehmen. Begehungsort ist für sie der Ort, an dem das Schergewicht des Delikts liegt, "an dem gleichsam die außervertraglichen Rechtsbeziehungen zwischen Täter und Geschädigtem ihren Sitz haben" (4).

Begehungsort einer unerlaubten Handlung ist für Grußendorf grundsätzlich der Erfolgsort. Das ergäbe der Sinn des Gesetzes, das von einer Interessenlage des Geschädigten ausgehe. Seien die Interessen des Geschädigten verletzt, so knüpfe das Gesetz daran an. Sie seien Grund des Anspruchs und bestimmten die Ersatzpflicht und deren Umfang.

Erfolgsort ist dabei der Ort, an dem die Rechtsgutverletzung derart abgeschlossen ist, daß die Grundlagen zur Entstehung des Schadens sämtlich gegeben sind (5).

Im Interesse des Täters will Grußendorf eine Ausnahme zugunsten des Handlungsortes machen (6). Konnte der Täter den Erfolg nicht voraussehen, so soll seine Handlung nach dem Recht des Handlungsortes behandelt werden. Das bedeutet, dann aber, daß der Erfolgsort nur dann Begehungsort sein kann, wenn nach der allgemeinen Lebenserfahrung mit dem Eintritt des Erfolges, dh mit der Rechtsgutverletzung gerechnet werden konnte. Ist dies nicht der Fall, und kann demnach das Recht des Erfolgsortes nicht angewendet werden, so haftet der Täter nach dem Recht des Handlungsortes. Nach dem Recht dieses Ortes können gegen ihn aber keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden, als nach dem Recht des Erfolgsortes begründet sind (7).

Bei Schiffszusammenstößen auf hoher See gilt für Grußendorf stets das Recht des beschädigten Schiffes als das Recht des Erfolgsortes. Einschränkungen zugunsten des Handlungsortes macht sie dabei nicht (8).

(1) Stadt-Raape S 204

(2) Schmidt S 184/86

(3) Der Begehungsort der unerlaubten Handlung in deutschen internationalen Privatrecht

(4) Grußendorf S 21

(5) Grußendorf S 33

(6) Grußendorf S 31/34

(7) Grußendorf S 35

(8) Grußendorf S 35

f Delachaux (1) kommt ebenfalls nach einer Abwägung der Interessen von Täter und Verletztem zu der Frage nach dem Sinn zivilrechtlicher Deliktsvorschriften. Danach will er die Verletzung als entscheidend ansehen, da diese primär den Schutz des Geschädigten beabsichtigen. Delikte und Quasidelikte werden von Delachaux damit an das Recht des Erfolgsortes angeknüpft (2).

Delachaux macht zugunsten des Handlungsorts eine Ausnahme. Dieser soll für die Frage nach der Widerrechtlichkeit und dem Verschulden maßgebend sein. Das folgert er daraus, daß keine Person im Ausland für eine Tat zur Rechenschaft gezogen werden kann, die im Inland nicht rechtswidrig oder schuldhaft gehandelt hat.

Das Recht des beschädigten Schiffes ist Anknüpfungspunkt bei Kollisionen auf hoher See (3). Gegen das Flaggenrecht des schuldigen Schiffes spricht sich Delachaux deshalb aus, weil der Flaggenstaat für alle seine Schiffe eine geringe maximale Haftungssumme festlegen könne. Das würde zu Ungerechtigkeiten in der Behandlung der Beteiligten führen.

Die oben geschilderten Ausnahmen zugunsten des Handlungsortes für Widerrechtlichkeit und Verschulden sollen auf die Schiffskollisionen nicht angewendet werden.

g Schneeweiß (4) spricht sich für eine bedingungslose Anwendung des Rechts am Erfolgsort aus, da es die vornehmste Aufgabe des Deliktsrechts sei, einen Ersatzanspruch für Rechtsverletzungen oder erlittene Schäden zu gewähren (5).

4 Kombination von Handlungs- und Erfolgsort

a In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung (6) tritt ein großer Teil der Lehre für die gleichzeitige Anknüpfung sowohl an den Handlungsort als auch den Erfolgsort ein, und zwar entweder alternativ oder kumulativ.

(1) Die Anknüpfung der Obligationen aus Delikt und Quasidelikt

(2) Delachaux S 180

(3) Delachaux S 192

(4) Das Verhältnis von Handlungs- und Erfolgsort im deutschen IPR

(5) Schneeweiß S 73

(6) RGZ 23, 305 - 72, 41 - 138, 245 - RG Recht 1925 Nr 1374 - OLG Hamburg MDR 1955, 615 - OLG Saarbrücken NJW 1958, 752 - BGHZ 40, 391 - BGH MDR 1957, 31 - BGH NJW 1964, 971

Alternative Anknüpfung bedeutet dabei, daß ein Anspruch des Verletzten nach der für ihn günstigeren Rechtsordnung gewährt wird.

Eine Kumulation kann in doppelter Hinsicht erfolgen, positiv oder negativ. Für die positive Kumulation genügt es, daß die Tat nach einer Rechtsordnung die behaupteten Rechtsfolgen hat, für die negative sind die Rechtsfolgen nur dann anzuerkennen, wenn alle beteiligten Rechtsordnungen sie gewähren (1).

Die Anhänger der Ansicht von der gleichzeitigen Geltung beider Rechte stimmen dieser aus Zweckmäßigkeitsgründen zu. Die Anknüpfung empfinden sie als die gerechtere und praktisch brauchbarere.

b Von Schelling (2) sieht Handlungs- und Erfolgsort als gleichwertige Bestandteile des Delikts an. Die damit verbundene Tatsache, daß es mehrere in verschiedenen Rechtsgebieten gelegene Begehungsorte gibt, will er als eine "vielleicht bisweilen etwas unbequeme logische Notwendigkeit" (3) hinnehmen.

Bei der Frage nach dem Recht, welches den Vorrang verdient, entscheidet sich v Schelling für das dem Verletzten günstigere, denn "hätte er (der Täter) nur gegen die Verbotsnormen eines Staates verstoßen, dessen Gesetze ihn nun beim Konkurrieren der mehreren *leges loci delicti commissi* am ungünstigsten sind, so hätte die Verurteilung des Täters nach diesen Gesetzen erfolgen müssen. Dadurch, daß der Delinquent noch mehr getan hat und gegen die Gesetze eines weiteren Staates verstoßen hat, kann er sich offenbar unmöglich seiner Verpflichtung zur Leistung von Schadensersatz nach den strengeren Gesetzen des ersten Staates entziehen" (4). Dem Argument von der Zufälligkeit des Erfolgsortes (5) begegnet von Schelling damit, daß der Handelnde sich nicht beschweren könne, auch nach den Gesetzen des Staates beurteilt zu werden, in dessen Rechtsgebiet er mit der Möglichkeit des Eintritts des Erfolges gerechnet hat (6). Was allerdings zu geschehen hat, wenn er nicht damit rechnete, sagt von Schelling nicht.

c Lewald (7) und Nussbaum (8) sehen ebenfalls die Tat an jedem Ort als begangen an, an dem sich nur ein Teil des Tatbestandes

(1) Nußbaum S 288/89 - Neuner S 115 - BAG NJW 1964, 990

(2) v Schelling ZAIP 1929, 854 ff

(3) v Schelling S 866

(4) v Schelling aaO

(5) Zitelmann II S 478 ff - Staud-Raape S 204

(6) v Schelling S 867

(7) Lewald S 261/68

(8) Nussbaum S 288/89

verwirklicht hat, wozu für Nussbaum auch der Ort gehört, an dem der schädigende Erfolg eingetreten ist. Fällt eine Tat unter mehrere Rechtssysteme, so genügt es, daß der geltend gemachte Anspruch nach einem der in Betracht kommenden Gesetze begründet ist.

Während Lewald die Frage nach dem Statut der Schiffszusammenstöße auf hoher See nicht behandelt, geht Nussbaum für diese Fälle begründungslos von dem oben Gesagten ab und behandelt bei einseitig erhobenen Ansprüchen diese nach dem Heimatrecht des schuldigen Schiffes. Ist ein deutsches Schiff beteiligt, so will er nur deutsches Recht angewendet wissen (1).

d Auch für Martin Wolff (2) ist Begehungsort der Ort, an dem der Täter selbst oder durch einen seiner wissenden oder unwissenden Gehilfen handelte, sowie der, an dem der schädigende Erfolg eingetreten ist. Handlungs- und Erfolgsort sind für Wolff aber nicht gleichwertig, so daß auf das Recht des Erfolgsortes allein ein Anspruch nicht gestützt werden kann. Dieses soll nur maßgeblich sein, "wenn nach dem Recht des Handlungsortes eine unerlaubte Handlung als verursacht anzusehen ist" (3). Ist das der Fall, so kann sich der Geschädigte auf das Recht des Erfolgsortes berufen, um Ansprüche geltend zu machen, die er nach dem Recht des Handlungsortes nicht hätte.

Erfolgt auf hoher See ein Zusammenstoß von Schiffen, so sieht Wolff beide Schiffe als Begehungsort an (4).

e Die Ansicht Wolffs von dem maßgeblichen Statut der Schiffszusammenstöße wird geteilt von Palandt-Lauterbach (5) und Erman-Arndt (6). Beide Schiffe sind als Begehungsort anzusehen, wobei der Geschädigte be-rechtigt ist, sich das ihm günstigere Recht zu wählen.

f Kegel (7) geht ebenfalls davon aus, daß Handlung und Erfolg gleichwertige Bestandteile eines Delikts sind, weshalb zur Anknüpfung beide kombiniert werden müssen. Weil der Verletzte aber begünstigt werde,

(1) Nussbaum S 293 - siehe RG JW 1902, 635

(2) Wolff IPR S 164/65

(3) Wolff aaO

(4) Wolff aaO

(5) Palandt-Lauterbach Art 12 Anm A

(6) Erman-Arndt Art 12 Anm D 2

(7) Kegel IPR S 217/18 - Soergel-Kegel Art 12, 1

wenn das Recht des Handlungs- und des Erfolgsorts alternativ gelte, sei dem Geschädigten dann ein Anspruch zuzusprechen, wenn entweder nach dem Recht des einen oder des anderen Ortes ein solcher besteht. Dem Einwand, daß nach dieser Ansicht der Täter auch dann haften könne, wenn er dort, wo er gehandelt hat, Erlaubtes tat, begegnet Kegel mit dem Argument, daß die Sympathie mit dem Opfer im allgemeinen größer sei, als die mit dem Täter, was seine Haftung in diesem Falle rechtfertigt (1).

Für den Zusammenstoß von Schiffen auf hoher See weicht Kegel ohne jede Begründung von der alternativen Anknüpfung an Handlungs- oder Erfolgsort ab. Entsprechend seiner Ansicht von der Behandlung von Delikten, die in staatsfreien Gebieten begangen wurden, will er bei einseitig erhobenen Ansprüchen das Recht des Täterschiffes für maßgeblich erachten, wobei an die Stelle des Personalstatuts das Recht der Flagge tritt, wenn das Schiff mit Recht eine solche führt (2). Nähere Begründungen dazu gibt Kegel nicht.

g Binder (3) geht ähnlich wie Kegel von einer Begünstigung des Verletzten aus. Diese erscheint ihm deshalb gerechtfertigt, weil dadurch der sozial Schwächere geschützt wird, der schon dadurch benachteiligt ist, daß er einen früheren rechtmäßigen Zustand durch lästiges Prozessieren annäherungsweise wiederherstellen muß (4). Das dem Verletzten günstigere Recht sei anzuwenden, weil "genügender Kontakt" (5) bestehe, und es dem Haftenden nicht zu gute kommen solle, daß er gleichzeitig nach einer ihm günstigeren Rechtsordnung haftet.

Binder geht für Schiffszusammenstöße auf hoher See ohne nähere Ausführungen von seinem allgemeinen Statut ab (6). Die beteiligten Schiffe sind nicht wahlweise als Begehungsort anzusehen. Bei einseitig erhobenen Ansprüchen ist vielmehr die Flagge des schuldigen Schiffes der sachgemäße Anknüpfungspunkt.

(1) Kegel IPR S 219

(2) Kegel IPR S 223 - Soergel-Kegel Art 12, 34

(3) Binder ZAIP 1955, 401 ff

(4) Binder S 471/74

(5) Binder aaO

(6) Binder S 492

Auch die Rechtsprechung hat sich zu dem Recht des Begehungsortes als für Schiffszusammenstöße maßgeblichen Statut bekannt. Die oben dargestellten Grundsätze wurden in der "Casablanca" Entscheidung (1) umgestoßen und durch die *lex loci delicti commissi* ersetzt.

a Am 22. Juni 1930 fand im englischen Kanal auf hoher See zwischen dem deutschen Dampfer Casablanca und dem englischen Motorschiff Henry Stanley ein Zusammenstoß statt, bei dem beide Schiffe stark beschädigt wurden. Die Casablanca sank. Die Reederei des deutschen Schiffes klagte gegen die englische auf Schadensersatz. Diese bestritt ein Verschulden, berief sich im Übrigen aber darauf, daß sich die Rechtsfolgen der Kollision nach englischem Recht zu richten hätten. Die Klägerin wollte deutsches Recht angewendet wissen.

aa In erster Instanz entschied das Landgericht Hamburg, daß englisches Recht als Recht des in Anspruch genommenen Schiffes maßgeblich sei (2). Mit seiner Begründung entsprach das Gericht der damaligen Rechtsprechung, die die beteiligten Schiffe nicht als Begehungsort ansah, da sie nicht schwimmende Bestandteile ihres Heimatstaates seien (3).

Das Landgericht Hamburg führte aus, daß die Anwendung des Rechts des Gläubigers gegen die anerkannten Grundsätze des internationalen Privatrechts verstoße, da Verpflichtungen des Schuldners nicht von der Rechtsordnung des Gläubigers, sondern nur von dem Personalstatut des in Anspruch Genommenen bestimmt werden könnten. Bei Ansprüchen gegen einen Schiffseigner sei das Personalstatut des Schuldners durch die Nationalität des beschuldigten Schiffes, dh dessen Flagge, zu ersetzen.

ab Das hanseatische Oberlandesgericht sprach sich als Berufungsgericht für die Anwendung des deutschen Rechts als *lex fori* aus (4). Das Flaggenrecht des schuldigen Schiffes wurde von diesem Gericht abgelehnt, weil dieser Anknüpfungspunkt in Fällen gegenseitig erhobener Ansprüche versage. Das würde dann deutlich werden, würde eine Mitschuld der Casablanca behauptet. Hier würde die Klägerin bei der dann gebotenen

(1) RGZ 138, 243

(2) HansRGZ 1932 B Sp 163

(3) RGZ 49, 182 - 74, 46

(4) HansRGZ 1932 B Sp 168

Anwendung der *lex fori* (deutsches Recht) viel besser fahren als so, da mangels ihrer Schuld englisches Recht zur Anwendung gelange.

Das OLG führt weiter aus, daß der deutsche Richter in Zweifelsfällen deutsches Recht anzuwenden habe, soweit die Anwendung des ausländischen Rechts nicht zwingend vorgeschrieben sei. Das verlange die berechnigte Selbstschützting eines Staates auch in bezug auf sein Recht. Gehe man davon aus, so ergäbe sich für Zusammenstöße von Schiffen auf hoher See, daß das deutsche Schiff gleichsam deutsches Recht mit sich führe. Dann müsse sich aber auch der die Aburteilung nach deutschem Recht gefallen lassen, der sich auf hoher See an einem deutschen Schiff vergreife. Die weiteren Feststellungen des Gerichts, daß die Fehler, die zum Zusammenstoß geführt hätten, zwar auf dem englischen Schiff gemacht worden, die unerlaubte Handlung aber erst an Bord des Dampfers der Klägerin durch den Zusammenstoß vollendet worden sei, bedeuten nichts anderes, als daß das OLG Hamburg - neben die *lex fori* - das Recht des Begehungsortes setzt, wobei es als Begehungsort den Erfolgsort ansieht.

ac Das Reichsgericht lehnte beide Begründungen ab (1). Es erklärte englisches und deutsches Recht als die *lex loci delicti commissi* für maßgebend und sprach der Klägerin ein Wahlrecht zu.

Das Gericht führt aus, daß nach den anerkannten Grundsätzen des internationalen Privatrechts das deutsche Gericht bei der Einordnung rechtlicher Tatbestände zunächst von deutsch-rechtlichen Gesichtspunkten auszugehen habe. Nach deutschem Recht stelle sich ein verschuldeter Zusammenstoß als eine unerlaubte Handlung dar. "Werden in einem solchen Fall die Handlungen des Täters in dem einen Rechtsgebiet begangen, wirkt sich aber der schadensbringende Erfolg in einem anderen Rechtsgebiet aus, so gelten im Rechtssinn die beiden in Betracht kommenden Orte als Begehungsorte. Dasselbe hat für Schiffe verschiedener Nationalität auf hoher See zu gelten, da ein Schiff auf hoher See als Bestandteil seines Heimatstaates anzusehen ist, und Handlungen, die auf einem solchen Schiff begangen werden, der gleichen rechtlichen Beurteilung unterliegen, wie Handlungen in seinem Heimatstaat" (2). Danach liege der Begehungsort sowohl auf dem deutschen wie auf dem englischen Schiff. Die Klägerin könne ihren Anspruch auf beide Rechte stützen, das Gericht habe das ihr günstigere Recht anzuwenden.

(1) RGZ 138, 243

(2) RGZ aaO

6 Ein Blick in das Recht einiger ausländischer Staaten zeigt, daß auch dort die Frage nach dem maßgeblichen Statut bei Schiffszusammenstößen auf hoher See nicht einheitlich behandelt wird.

a Für Belgien will Hennebico (1) das Recht des schuldigen Schiffes anwenden.

b Schiffszusammenstöße auf hoher See werden in Frankreich bei gemeinsamer Flagge oder gleichem Recht der Beteiligten nach diesem behandelt (2). Führen die Schiffe verschiedene Flaggen, so kommt nach der Rechtsprechung die Flagge des schuldigen Schiffes zur Anwendung (3). In der Rechtslehre spricht sich Desjardins (4) für das Flaggenrecht des beschädigten Schiffes aus, während Niboyet (5) in Anlehnung an eine überholte Entscheidung des Cour de Paris (6) französisches Recht als die *lex fori* angewendet wissen will. "En cas d'abordage en pleine mer, quelle soit la nationalité du navire, si l'action en dommage-intérêts résultant de l'accident est postée devant un tribunal français, c'est la loi française qui est applicable" (7).

c Bei einem Schiffszusammenstoß auf hoher See findet in Großbritannien "the general maritime law" Anwendung, das das Recht der Flagge verdrängt (8). The general maritime law soll die Sammlung der Vorschriften darstellen, die allen seefahrenden Nationen eigen und gemeinsam sind (9). Cheshire (10) weist darauf hin, daß ein solches Recht nicht besteht, sondern daß das general maritime law in Wahrheit nichts anderes sei, als ein Teil des englischen Rechts, was schon dadurch zum Ausdruck komme, daß es "as administered in England by the Courts" angewendet werde (11).

(1) Hennebico II Nr 550

(2) Ripert III 2076

(3) Cour de Rennes, Clunet 1888, 80 - Cour de Cassation, Rev. Autran 7, 242- Cour d'Aix, Clunet 1901, 104 - Cour de Rennes, Rev. Autran 17, 550

(4) Desjardins Bd V Nr 1121

(5) Niboyet Bd V Nr 1428

(6) Cour de Paris, Clunet 1883, 145

(7) Clunet 1883, 145 - Ripert III 2077

(8) Mardsen S 262 - The Leon 1881 6 PD 148 - Chartered Mercantile Bank of India v. Netherland Steam Navigation Co (1883) 10 QBD 521, 545

(9) Buckworth S 146

(10) Cheshire S 297

(11) Dicey S 971 - Lloyd v. Guibert bei Dicey aaO: "The general maritime law as administered in England, or, to avoid periphrasis, the law of England..."

The general maritime law findet auch dann Anwendung, wenn die beteiligten Schiffe die gleiche Flagge oder gleiches Recht führen (1).

d Art 12 des italienischen Codice della Navigazione bestimmt für Zusammenstöße, die außerhalb des Hoheitsgebiets eines jeden Staates stattgefunden haben, daß bei gemeinsamer Flagge der Beteiligten nach dieser, ansonsten nach dem italienischen Recht als der *lex fori* zu verfahren sei.

Für Kollisionen auf hoher See sind die italienischen Gerichte allerdings nur dann zuständig, wenn entweder durch eines der beteiligten Schiffe oder durch Personen etc Beziehungen zu diesem Staat bestehen (Art 14 Codice della Navigazione, Art 4 Zivilprozeßgesetz).

e Für die Niederlande tritt Cleveringa (2) mit der herrschenden Meinung für das Flaggenrecht des schuldigen Schiffes ein.

f Erfolgt die Kollision auf hoher See und führen die beteiligten Schiffe die gleiche Flagge oder gleiches Recht, so findet dieses in den Vereinigten Staaten von Amerika Anwendung (3). Nach der Rechtsprechung (US' Court of Appeals) (4) sollen die amerikanischen Gerichte jedoch in diesen Fällen ihre Gerichtsbarkeit verneinen. Zwar könnten sie grundsätzlich entscheiden sie sollten aber ihre "jurisdiction" nur dann als gegeben ansehen, wenn eine Rechtsverfolgung vor den ausländischen Gerichten nicht zweckmäßig erscheint oder zu ungerechten Ergebnissen führt. Sei der Gerechtigkeit besser durch die ausländischen Gerichte gedient, das sei immer der Fall, wenn demokratische Staaten beteiligt seien, dann sollten auch diese entscheiden.

Führen die Schiffe verschiedene Flaggen, so findet "the general maritime law as administered by the admiralty courts of the United States" Anwendung (5). Wie in Großbritannien besteht auch in den USA ein solches general maritime law nicht, sondern es stellt nur einen Teil des amerikanischen Rechts dar. Das general maritime law ist damit die *lex fori*.

-
- (1) Dicey S 971 - *Chartered Mercantile v Netherlands India Steam Navigation Co*
 - (2) Cleveringa S 837
 - (3) Rabel II S 347 - *Restatement of the Law of Conflict of Laws* § 410
 - (4) AMC 54, 643 - 57, 61
 - (5) *The Titanic*, Beale Cases S 594 - *The Scotland*, Beale Cases II S 582 - *The Belgienland*, Beale Cases I S 214

Die Anwendung des general maritime law wird in der Rechtslehre angegriffen (1). Aus der Erkenntnis, daß dieses nur eine Fiktion ist, tritt diese Ansicht für die Anwendung der allgemeinen Deliktsregeln auch für den Zusammenstoß von Schiffen auf hoher See ein, dh für das Recht der Flagge des beschädigten Schiffes als das des Erfolgsortes. "However, looking for the least inappropriate local connection, American courts, with their traditional localization at the place of injury, could well apply the law of the vessel which or on board of which, life or property is injured" (2).

IV Stellungnahme

1 Die gemachten Ausführungen haben gezeigt, wie verschieden und vielseitig die Frage nach dem Begehungsort beantwortet wird. Es soll nunmehr versucht werden, zu den einzelnen Ansichten Stellung zu nehmen und eine eigene Auffassung zu begründen.

2 Gegen die Anwendung der lex fori

Es zeigt sich zunächst, daß die grundsätzliche Anwendung der lex fori nicht zu einer befriedigenden Lösung des Problems des Deliktsorts führt. Die Wahl des Gerichtsorts braucht in keinerlei rechtlicher Beziehung zu dem deliktischen Rechtsverhältnis zu stehen und kann rein zufällig sein. Die einzige Verbindung der lex fori zum Inland kann möglicherweise darin bestehen, daß dort entschieden wird. Diese Verbindung gehört aber nicht mit zu dem Sachverhalt, der gerecht beurteilt werden soll (3). Der Geschädigte wird hier sachlich völlig ungerechtfertigt in die angenehme Lage gebracht, sich unter den Rechtsordnungen diejenige auszusuchen, die ihm für seine Ansprüche am Günstigsten erscheint, wobei es unerheblich bleibt, ob er diesen Gerichtsort eben wegen dieser Rechtsordnung

(1) Beale II S 1330 - Hancock S 273 - Rabel II S 350

(2) Rabel II S 350 - Beale II S 1330 - La Bourgogne (1908) 210 US 95, 138

(3) Kegel IPR S 26/27

wählt oder nicht. Es ist Reinbeck (1) damit nicht zuzustimmen, wenn er gerade durch die Anwendung der *lex fori* die Gleichbehandlung zu wahren glaubt. "lex fori als das paritätische Recht". Fischer (2) hat schon zu Recht darauf hingewiesen, daß die Parität hier nur in der Fremdheit der Rechtsordnung für die Beteiligten liegen kann.

Die Anwendung des Rechts am Gerichtsort auf Schiffszusammenstöße auf hoher See ist damit abzulehnen. Mit der Wahl des Gerichtsorts wird zugleich über das anzuwendende Recht entschieden, wodurch sich Zuständigkeit und Anknüpfung zu sehr vermischen (3).

3 Gegen die Anwendung des Flaggenrechts

Auch das Recht der Flagge als Personalstatut des Schädigers ist als Anknüpfungspunkt für Schiffskollisionen auf hoher See ungeeignet. Einmal widerspricht es dem Gesetz, da Art 12 EGBGB - wie noch zu zeigen sein wird - als Deliktstatut die *lex loci delicti commissi* vorschreibt. Zum anderen können für die Qualifikation und die Rechtsfolgen einer unerlaubten Handlung Staatsangehörigkeit und Wohnsitz des Täters in Frankensteins Sinn deshalb nicht maßgebend sein, weil die Frage, ob eine unerlaubte Handlung stattgefunden hat, sich nur nach der Rechtsordnung beurteilen läßt, innerhalb deren Geltungsbereich sich das Ereignis abgespielt hat. Für Qualifikationen und Rechtsfolgen einer deliktischen Handlung sind Staatsangehörigkeit und Wohnsitz des Täters im Allgemeinen gleichgültig (4).

Hinzukommt, daß die Anwendung des Flaggenrechts dazu führen würde, auf einen Zusammenstoß bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen zwei oder mehrere Rechtsordnungen anzuwenden, was Fischer (5) als unbillige Entscheidung betrachtet. Letzteres Argument gegen das Recht der Flagge scheint auch von deren Vertretern bestätigt, wenn sie bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen auf die *lex fori* ausweichen.

Das Recht der Flagge als Anknüpfungspunkt für Kollisionen auf hoher See

(1) Reinbeck Sp 345

(2) Fischer S 53

(3) so im Ergebnis auch Binder S 459 - Schaps-Abraham § 485 Anm 37, 40 - Anm 26 vor § 734 - Raape IPR (5) S 580/81

(4) Schaps-Abraham § 485 Anm 37

(5) Fischer S 44 - OLG Hamburg HansRGZ 1932, 168

ist damit abzulehnen. Es ist nur als eine Bezeichnung zu betrachten, die sich daraus ergibt, daß Deliktort und Recht der Flagge zusammenfallen (1).

4 Anwendung der lex loci delicti commissi

Schiffszusammenstöße auf hoher See sind nach dem Recht des Begehungs-ortes zu behandeln. Dessen Anwendung entspricht dem Gesetz. Art 12 EGBGB geht für unerlaubte Handlungen von der Geltung der lex loci delicti commissi aus. Seine Anknüpfung entspricht auch der oben aufgestellten Forderung nach der Gleichbehandlung. Gleichzubehandeln ist jeder Täter mit allen Tätern an demselben Handlungsort und jeder Verletzte mit allen Verletzten an demselben Erfolgsort.

Der Grundsatz, Delikte - und damit Schiffszusammenstöße - nach dem Recht des Begehungsortes zu behandeln, ist schon in den Entwürfen für das BGB ausdrücklich enthalten (2). "Die diesbezüglichen Normen bezwecken, berechnigte Interessen vor unbefugten Eingriffen zu schützen. Dies wird nur erreicht, wenn jeder im Inland sich aufhaltende, sei er Staatsangehöriger oder Ausländer, denselben sich zu unterwerfen und sie zu beachten gehalten wird" (3).

Hinzukommt, daß die Anwendung der lex loci auf Delikte gewohnheitsrechtlich dadurch gefestigt ist, daß sie in der Rechtsprechung (4) fast stetige Anwendung gefunden hat. Auch die Lehre bekennt sich zu ihr (5).

Abweichende Entscheidungen oder Auffassungen greifen nicht den Grundsatz der lex loci an, sondern entscheiden oder fordern, daß für bestimmte Fälle eine Durchbrechung dieses Grundsatzes erfolgen müsse. Mit der Kennzeichnung der abweichenden Ansicht als Ausnahme bestätigen auch diese

-
- (1) so die herrschende Meinung - Fischer S 46 - Schaps-Abraham § 485 Anm 39 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 34 - Zitelmann I S 190
 - (2) Gebhards Vorentwürfe, Niemeyer S 6, 15, 157
 - (3) Vorentwürfe aaO
 - (4) RGZ 19, 383 - 23, 305 - 29, 93 - 37, 181 - 55, 199 - 88, 183 - 96, 96 - BGHZ 3, 321 - 5, 142 - 14, 286 - 22, 1 - 29, 327 - 35, 329 - 40, 391
 - (5) Habicht S 95 - Lewald S 261 - Raape IPR (5) S 571 - Schmidt S 175 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 1 - Staud-Raape S 194/95 - Wolff IPR S 164

Vertreter den Grundsatz der lex loci (1).

Das Recht des Tatorts ist bei Schiffszusammenstößen auf hoher See das Recht der Flagge der Schiffe.

Dabei ist es gleichgültig, ob man Schiffe auf dem offenen Meer als Bestandteile ihres Heimatstaates ansieht oder nicht, da jedenfalls unbestritten ist, daß dessen Rechtsordnungen auf ihnen gelten (2).

5 Der Tatort im Sinne der lex loci bei Schiffszusammenstößen

a Als Tatort können bei Schiffszusammenstößen auf hoher See in Betracht kommen :

- α) das Schiff, das den Unfall verursachte, dh auf dem der Täter handelte oder eine Handlung unterlassen hat (Handlungsort)
- β) das Schiff, auf dem der Erfolg eingetreten ist, das beschädigt wurde (Erfolgort)
- γ) beide Schiffe.

b Die Frage, ob als Tatort nur der Handlungs- oder der Erfolgsort oder beide gleichzeitig anzusehen sind, kann dahingestellt bleiben, wenn beide Schiffe gleiches Recht oder die gleiche Flagge tragen. In diesen Fällen decken sich Recht am Handlungs- und Erfolgsort. Bei der Anwendung des übereinstimmenden Rechts ist die Gleichbehandlung aller vollständig gewahrt. Die Frage nach dem Tatort der Schiffszusammenstöße muß aber entschieden werden, wenn die beteiligten Schiffe verschiedenen Rechtsordnungen unterstehen.

c Es ist gezeigt worden, wie vielseitig und unterschiedlich der Begehungsort und das maßgebliche Statut der Schiffszusammenstöße verstanden wird. Es gilt nunmehr, auch bei der Bestimmung des Tatorts die oben geforderte gerechte Lösung zu finden.

(1) Binder S 401 ff - Dicey S 937 - Kegel IPR S 222 - Schnitzer II S 544 - Morris S 883 will the proper law of the tort anwenden

(2) Schaps-Abraham § 485 Anm 39 - Anm 25 vor § 734

6 Gegen die Annahme eines Wahlrechts

Es zeigt sich zunächst, daß mit der Annahme eines Wahlrechts für den Geschädigten auf eine allgemeine und grundsätzliche Lösung des Problems der Anknüpfung verzichtet wird. Das anzuwendende Recht wird zufällig, da es in die Hand einer Partei gelegt ist. Allgemeingültige und internationalprivatrechtlich gerechte Entscheidungen können aber nicht vom Zufall erwartet werden.

7 Gegen die Anwendung des dem Verletzten günstigeren Rechts

Auch die grundsätzliche Anwendung des für den Anspruch günstigeren Rechts und die damit verbundene Anknüpfung sowohl an den Handlungsort wie den Erfolgsort ist abzulehnen.

a Zwar bestimmt § 3 Abs 3 des Strafgesetzbuches, daß eine Tat an jedem Ort begangen ist, an dem der Täter gehandelt hat oder im Fall des Unterlassungsdelikts hätte handeln müssen oder an dem der Erfolg eingetreten ist oder hätte eintreten müssen. Diese für das Strafrecht maßgebliche Begriffsbestimmung des Begehungsortes läßt sich nicht für die zivilrechtlichen Deliktsvorschriften übernehmen. Strafrecht und Zivilrecht verfolgen zu verschiedene Zwecke, als daß ihnen diese Begriffsbestimmung gemeinsam sein könnte. Zweck des Strafrechts ist es, den Verstoß gegen "die vom Staate garantierte Kultur- und Sittenordnung der Gesamtheit" (1) zu vergelten und den Täter und andere von der Begehung weiterer strafbarer Handlungen abzuhalten (Prävention).

Demgegenüber ist es die Aufgabe der zivilrechtlichen Deliktsvorschriften, dem Verletzten den zugefügten Schaden wiedergutzumachen. Buß- und Strafcharakter haben diese Vorschriften erst in letzter Linie. Das zeigt sich darin, daß die vom Täter zu erbringende Wiedergutmachung nicht über den Umfang des von ihm angerichteten Schadens hinausgeht. Zusätzlich, dem Verletzten zu erbringende Bußen sind dem Deliktsrecht unbekannt.

Zweck des Strafrechts ist damit die Wiedergutmachung am verletzten objektiven Recht, des Deliktsrechts aber Wiedergutmachung am verletzten Einzelnen.

(1) Boehmer I S 19

Daß dieser Unterschied zwischen den beiden Rechtsgebieten besteht, zeigt sich schon darin, daß auch der Täter, der schon vollen Schadensersatz geleistet hat, noch bestraft wird. Umgekehrt befreit eine Strafe nicht vor der Ersatzverpflichtung.

§ 3 Abs 3 kann damit hier nicht für die Frage nach dem Tatort herangezogen werden (1).

b Frankenstein (2) wirft der Auffassung von der Anwendung des günstigeren Rechts vor, sie sei sinnwidrig. Sehe man als Tatort jeden Ort an, an dem sich nur ein Teil des Deliktstatbestandes verwirklicht habe, so müsse der Mensch an mehreren Orten gleichzeitig handeln. Das sei aber nicht möglich.

Frankensteins Argumentation geht fehl. Der von den Vertretern dieser Ansicht gebrauchte Begriff "Tatort" ist nicht als der Ort zu verstehen, an dem der Täter nur gehandelt hat, sondern als jener Ort, an dem sich nur ein wesentliches Tatbestandsmerkmal der unerlaubten Handlung verwirklicht hat. Wesentliche Tatbestandsmerkmale können sich an verschiedenen Orten verwirklichen.

c Gegen die Anwendung des dem Verletzten günstigeren Rechts ist anzuführen, daß die damit verbundene Auswahl mehrerer Rechte auf einen Tatbestand mit anschließender Auswahl des günstigsten Rechts zu unerfreulichen Ergebnissen führen kann. Das zeigt sich in der Entscheidung des Reichsgerichts (3), in der dieses erklärte, das als Tatort Mexiko, Berlin, Hamburg und New York in Betracht kämen, so daß für die Entscheidung vier Rechtsordnungen zur Auswahl ständen. Ein derartiges Ergebnis führt aber zu Rechtsunsicherheiten und läßt deshalb diese Anknüpfung in Frage stellen.

d Die Anknüpfung an das Recht beider Orte stelle darüber hinaus die Gefahr dar, daß nur noch dem Wortlaut nach die *lex loci delicti commissi*, in Wahrheit aber die *lex fori* zum Zuge kommt. Das ist besonders dann der Fall, wenn das entscheidende Gericht den Begriff der Tatbestandshandlungen so auslegt und ausdehnt, daß es immer zu einem Tatort im Inland - und damit zur Anwendung des inländischen Rechts - kommt.

(1) Neumeyer IPR S 31/32 - Schneeweiß aaO

(2) Frankenstein II S 367/68

(3) RG Recht 1925 Nr 1274

e Für die gleichzeitige Anwendung des Rechts am Handlungs- wie am Erfolgsort ist angeführt worden, daß dies zum Schutze des Täters geschehe, da dieser nur nach dem Recht des Handlungsortes vor zu weitgehenden Ansprüchen gesichert sei (1). Diese Argumentation geht fehl. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Die Anknüpfung sowohl an den Handlungs- wie den Erfolgsort liegt den Interessen des Täters gerade entgegen, weil das Recht des Handlungsortes nur berücksichtigt wird, um festzustellen, ob der Verletzte nach ihm oder nach dem Recht des Erfolgsorts einen günstigeren Anspruch hat. Kommt es zur Anwendung, dann geschieht das nicht im Interesse des Täters sondern des Verletzten, weil dieser nach ihm einen weitergehenden Anspruch erhält als nach dem Recht des Erfolgsortes.

Diese Überlegung kann damit zur Rechtfertigung des Günstigkeitsprinzips nicht herangezogen werden.

Von Schelling (2) hat die Anwendung des günstigeren Rechts damit zu rechtfertigen gesucht, daß der Täter ja gegen die Rechtsordnung zweier Staaten verstoßen habe und es deshalb in Kauf nehmen müsse, wenn bei einer Konkurrenz der Gesetze eines für ihn ungünstiger sei. Dieses Abstellen auf ein "Mehrtun des Deliquenten" entspricht letztlich strafrechtlichem Denken, da die Heranziehung des Täters für ein Handeln in zwei Rechtsgebieten in den Vordergrund gestellt wird. Daß Gesichtspunkte des Strafrechts aber hier auszuschließen sind, wurde bereits dargelegt.

g Kegel (3) und Binder (4) sprechen sich für die Anwendung des Günstigkeitsprinzips aus den Gründen der "Sympathie mit dem Opfer" bzw des "Schutzes des sozial Schwächeren" aus. Wenn diese Gesichtspunkte auch zu beachten sind, so darf doch nicht übersehen werden, daß diese Sympathie den Verletzten ungerechtfertigt in eine bessere Position bringen kann, als ihm von seinem Heimatrecht in einem gleichen Falle eigentlich gewährt wird. Dazu kommt es, wenn ihm das Recht des Handlungsortes mehr zubilligt als das des Erfolgsorts. Der Verletzte, der sich in einem bestimmten Gebiet - sei es nun der Heimatstaat oder das Aus- land - befindet, unterwirft sich der dort geltenden Rechtsordnung und

(1) Staud-Raape S 202

(2) v Schelling S 866 - vgl auch Staud-Raape S 202

(3) Kegel IPR S 219

(4) Binder S 471/74

rechnet mit ihrem Schutz. Wird er von einem Inländer in seinen rechtlich geschützten Interessen verletzt, so gibt ihm das inländische Recht eine Genugtuung. Erfolgt aber die Beeinträchtigung von außen - z.B. ein Deutscher wird bei einem Schuß über den Rhein von Frankreich aus verletzt - dann erscheint es unbillig, dem Verletzten jetzt mehr zuzusprechen, wenn das französische Recht als Recht des Handlungsortes einen weitergehenden Anspruch kennt als das deutsche Recht als Recht am Erfolgsort. Der Verletzte befindet sich nach wie vor in dem Rechtskreis, dessen Schutz er sich freiwillig unterworfen hat und mit dessen Sanktionen er sich zufrieden gibt. Dann muß er es sich aber auch gefallen lassen, nach dieser Rechtsordnung ausschließlich behandelt zu werden und keinen Vorteil daraus zu erlangen, daß die Rechtsgutsverletzung aus dem Ausland begangen wurde.

h Es ist gezeigt worden, daß weder die Annahme eines Wahlrechts noch die grundsätzliche Anwendung des günstigeren Rechts zu einer befriedigenden Lösung des Konflikts zwischen Handlungs- und Erfolgsort führen. Beide Ansichten sind abzulehnen. Es ist eine klare Entscheidung zugunsten eines der in Betracht kommenden Anknüpfungspunkte zu treffen.

8 Handlungs- oder Erfolgsort ?

a Ein Delikt enthält Handlung und Erfolg. Beide sind gleichwertige Bestandteile. Es gibt keine unerlaubte Handlung ohne Tat und keine ohne Erfolg. Handlungs- und Erfolgsort erscheinen damit zur Anknüpfung gleichsachbezogen.

aa Am Handlungsort wird die Ursache für die spätere Rechtsgutsverletzung gelegt. Hier handelt der Täter und verstößt möglicherweise gegen die geltende Rechtsordnung. Er hat also ein Interesse daran, wegen seines Verhaltens am Handlungsort auch nach den dort geltenden Gesetzen behandelt zu werden (1).

ab Am Erfolgsort sind die Interessen des Geschädigten beeinträchtigt worden. Hier ist die Rechtsgutverletzung eingetreten. Der Geschädigte hat ein Interesse daran, nach den Richtmaßen der Umwelt, in der

(1) Kegel IPR S 217

sich seine schützenswerten Güter befinden, eine erlittene Beeinträchtigung ersetzt zu erhalten (1).

b Das Interesse des Täters ist also am Handlungsort, das des Verletzten am Erfolgsort lokalisiert. Beider Interessen sind beachtlich und können nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden. Es ist aber zu prüfen, ob eines der beiden besonderen Schutz und Vorrang vor dem anderen verdient.

9 Sinn und Zweck der Normen über die unerlaubte Handlung.

Zur Beantwortung der oben gestellten Frage soll untersucht werden, wen - dh welche Interessen - die Vorschriften über die unerlaubte Handlung als vordergründig schützenswert erachten.

Diese Überlegungen zum materiellen Recht müssen hier bei der Frage nach der Kollisionsnorm mit berücksichtigt werden. Die Kollisionsnorm, die einen Sachverhalt räumlich, personell und zeitlich richtig entscheiden soll, kann diese Aufgabe nur dann erfüllen, wenn sie auch zu einer sachlich richtigen Entscheidung führt, da die Vorschriften des IPR nicht selbst materiell entscheiden sondern insoweit nur verweisen.

a Die Normen über die unerlaubte Handlung gewähren dem Betroffenen einen Ersatzanspruch, der auf Wiedergutmachung eines erlittenen Unrechts und individuelle Genugtuung für das durch die Störung der Rechtsordnung verletzte Rechtsempfinden abzielt (2). Sie sehen damit auf die Folgen einer Handlung zurück und versuchen, nachteilige Wirkungen und Verletzungen eben durch diese Ansprüche aus der Welt zu schaffen (3). Damit kann ihr "Ausgleichszweck" (4) aber erst eintreten, wenn es zu einer Verletzung, dh zu einem Erfolg gekommen ist. Tritt dieser nicht ein, so bleibt jede Handlung - mag sie noch so schwerwiegend und gefährlich sein - ohne Folgen ; Ein Schadensersatzanspruch kann nicht entstehen.

(1) Kegel aaO

(2) Enneccerus-Lehmann § 229 I

(3) Heck § 145 I 5 b

(4) Enneccerus-Lehmann aaO

Haben die Vorschriften über die unerlaubte Handlung damit den Zweck, den durch Rechtsgüterverletzung Betroffenen einen Schadensersatzanspruch zuzusprechen, so wollen sie in erster Linie die Interessen des Verletzten berücksichtigen. Dessen Interessen haben damit einen Vorrang vor denen des Täters. Den Belangen des Täter trägt das Gesetz insoweit Rücksicht, als seine Handlung solange ohne rechtliche Folgen bleibt, als eine Verletzung nicht eintritt.

b Auch in den Fällen der Gefährdungshaftung stellt das Gesetz es auf den Erfolg ab. Erst wenn die Gefährdung sich konkretisiert hat und zu einer Beeinträchtigung führt, greifen die genannten Normen Platz.

c Die Normen über die unerlaubte Handlung gehen damit von einem vorrangigen Schutz des Geschädigten aus. Seine Güter sind verletzt, ihm ist ein Schaden entstanden. Diesen gilt es auszugleichen. Die Verletzung der Belange des Geschädigten ist damit auch Anknüpfungspunkt. Sie ist Grund des Ersatzanspruches, bestimmt seine Voraussetzungen und die Ersatzpflicht sowie deren Umfang. Die Interessen des Verletzten an der Anknüpfung an den Erfolgsort haben danach ein Übergewicht vor denen des Täters, den Handlungsort zu berücksichtigen. Daraus folgt : Es ist an den Erfolgsort anzuknüpfen. Der Handlungsort kann nur insoweit berücksichtigt werden, als es zur Vermeidung von Unbilligkeiten in der Behandlung des Täters gerecht erscheint.

10 Gegen die Anknüpfung an den Handlungsort

a Unbilligkeiten in der Behandlung des Täters will Delachaux (1) dadurch vermeiden, daß er Widerrechtlichkeit und Schuld nach dem Recht des Orts der Handlung behandelt. So könne nicht für eine Tat gehaftet werden, die am Ort ihrer Vornahme gerechtfertigt sei. Dieser Ansicht ist schon entgegengehalten worden, daß sich die Haftung des Täters auch in diesen Fällen rechtfertige, weil die Sympathie mit dem Opfer größer sei (2) und auch am Erfolgsort Verschulden vorausgesetzt werde (3).

ab Eine Unbilligkeit in der Behandlung des Täters kann nicht darin ge-

(1) Delachaux S 180 - siehe auch Zitelmann II S 484

(2) Kegel IPR S 219

(3) Schmidt S 181

sehen werden, daß Schuld und Widerrechtlichkeit der Handlung nicht nach dem Recht des Handlungsorts beurteilt werden. Ein Verschulden des Täters ist nicht unbedingt ein Wesensmerkmal der deliktischen Vorschriften.

Die Vorschriften über die unerlaubte Handlung bezwecken in erster Linie die Wiedergutmachung eines erlittenen Schadens. Aus diesem Grunde bleibt eine Handlung, sei sie noch so böswillig, leichtfertig oder unvorsichtig, solange ohne Rechtsfolgen, als sie nicht zu einer Schädigung führt, denn nicht die böse Absicht, der Leichtsinn oder die Unvorsichtigkeit - dh Vorsatz, grobe und leichte Fahrlässigkeit - sind die entscheidenden Gründe für die zivilrechtliche Wiedergutmachung (1). Hier ist nur die Beeinträchtigung des anderen entscheidend, nicht aber wie sie herbeigeführt wurde.

Das Verschulden des Täters ist damit nicht Haftungszweck sondern nur Haftungsgrund. "Der Täter haftet dem Sinn nach nicht weil ihn ein Verschulden trifft, sondern er haftet, weil er einen Schaden angerichtet hat - wenn auch nur insoweit ihn ein Verschulden trifft" (2).

ac Die Haftung des Täters ist nicht an seinem Verschulden auszurichten. Das zeigt sich weiter daran, daß Vorsatz und Fahrlässigkeit als Form der Schuld keinen Einfluß darauf ausüben, welchen Umfang die Ersatzpflicht hat, sobald ein Delikt beide Begehungsformen kennt. Für die Delikts haftung und die Bemessung des Schadensersatzes wird nicht nach Schuldgraden unterschieden. Der Täter, der eine Rechtsgutverletzung vorsätzlich bewirkt hat, haftet in dem gleichen Rahmen und nach denselben Vorschriften wie der, der dieselbe Beeinträchtigung nur fahrlässig herbeiführte.

Das Verschulden des Täters wird im Recht der unerlaubten Handlung auch nach objektiven Maßstäben (§ 276 BGB) gemessen, so daß es auch insoweit auf die Persönlichkeit gerade dieses Täters nicht ankommt.

ad Eine unbillige Behandlung des Täters bei Beurteilung seiner Schuld nach dem Recht des Erfolgsortes ist damit nicht gegeben.

ae Die von Rabel (3) und Ehrenzweig (4) gegebene differenzierte Anknüpfung - Verschuldenshaftung an den Handlungs-, Gefährdungshaftung an den Erfolgsort - ist abzulehnen. Haftung aus Verschulden und

(1) Boehmer, Grundlagen I S 18 f

(2) Großendorff S 19

(3) Rabel II S 334/35

(4) Ehrenzweig S 656 f

Gefährdung lassen sich nicht einander gegenüber stellen und verschieden anknüpfen.

Zwar spricht die Verschuldenshaftung von einem rechtswidrigen und schuldhaften Verhalten des Täters, während bei der Gefährdungshaftung "derjenige, der das soziale Gemeinschaftsleben durch ein zwar rechtmäßiges aber mit typischen Gefahren verbundenes Verhalten gefährdet, auch für diese selbst gesetzte Gefahr einzustehen hat" (1). Beide Prinzipien haben aber Gemeinsames: Den widerrechtlichen Eingriff in einen fremden Rechtskreis und die sich an diesen Eingriff anschließende Schadensersatzpflicht. Bei beiden tritt die Ersatzpflicht erst mit dem Erfolg ein: bei der Verschuldenshaftung, weil die Handlung in fremde Rechtspositionen eingegriffen hat, bei der Gefährdungshaftung, weil sich in diesem Augenblick die Gefährdung konkretisiert hat. Von der gefährlichen Anlage allein läßt sich die Ersatzpflicht nicht herleiten (2). So bleibt z. B. das Halten eines Kraftfahrzeuges solange ohne Rechtsfolgen, als bei seinem Betrieb keine Rechtsbeeinträchtigungen Dritter erfolgen.

Auch aus einer weiteren Überlegung ergibt sich, daß zwischen Verschuldens- und Gefährdungshaftung kein Unterschied besteht.

Betrachtet man die gesetzlich geregelten Fälle der Gefährdungshaftung - etwa die §§ 833 BGB - 1 HaftpflG - 1, 2 SHaftpflG - 7 StVG - 33, 34 LuftVG - so zeigt sich, daß nur mit der Ausnahme der §§ 33, 34 LuftVG der zur Ersatzpflicht führende Tatbestand nur als ein Obersatz aufzufassen ist, der teils weiteren, teils engeren Einschränkungen unterliegt. In den Fällen höherer Gewalt tritt die Ersatzpflicht auch bei der Gefährdungshaftung nicht ein. Sieht man die höhere Gewalt als ein "außerhalb des Betriebskreises eines Unternehmens entstandenes Ereignis an, dessen schädigende Wirkungen durch vernünftigerweise zu erwartende Vorkehrungen nicht haben vermieden werden können" (3), so zeigt sich bei einer Gesamtbetrachtung der einzelnen Gefährdungstatbestände und ihren Einschränkungen, daß diese Haftung aus Gefährdung auch in gewissem Sinne eine Verantwortlichkeit des Ersatzpflichtigen voraussetzt: Sein Verschulden, daß es zu dem schädigenden Ereignis in einem Bereich gekommen ist, der seiner Beachtung und Fürsorge unterliegt.

Nach dem Gesagten steht damit fest, daß Gefährdungs- und Verschuldenshaftung gleichzubehandeln und anzuknüpfen sind, will man die Differen-

(1) Enneccerus-Nipperdey § 217 I 1

(2) dies verkennt Binder aaO, wenn er vom Ort des Zentrums der gefährlichen Tätigkeit ausgeht.

(3) Enneccerus-Lehmann aaO

zierung in der Anknüpfung nicht damit begründen, daß die Schuld bzw die Gefährlichkeit der Anlage Haftungs zweck sei. Daß beide nicht Haftungs zweck sondern nur Haftungs grund sind, wurde dargelegt : Verschulden oder Unterhalten einer gefährlichen Anlage, als Zweck der Ersatzpflicht, dh Sühne für eine begangene Tat, sind Prinzipien des Strafrechts. Das zeigt sich, daß in diesem Rechtsgebiet weniger auf den Erfolg als auf den verbrecherischen Willen abgestellt wird. Der verbrecherische Wille ist dem Zivilrecht unbekannt.

a f Die Ansicht Rabels und Ehrenzeigs ist damit abzulehnen. Verschuldens- und Gefährdungshaftung lassen sich nicht verschieden anknüpfen.

b Für die Anknüpfung an den Handlungsort ist vorgebracht worden, sie habe deshalb zu erfolgen, weil der Staat, in dessen Rechtskreis sie verübt worden sei, ein Interesse daran habe, verbrechenshindernd zu wirken. Die Handlung als solche berühre schon diese Interessen.

Auch diese Überlegung vermag die Anknüpfung an den Handlungsort nicht zu rechtfertigen. Es ist nicht die Aufgabe des Deliktsrechts, irgendwelche Präventivmaßnahmen zu treffen. Aus diesem Grunde können solche Vorschriften nicht verbrechenshindernd wirken. Der Staat, der die Interessen seiner Bürger durch Strafdrohungen schützen will, verfolgt diese Aufgabe mit dem Strafrecht. Hier wird er von sich aus tätig und zieht Rechtsbrecher zur Rechenschaft. Auf dem Gebiet des Deliktsrechts überläßt er es aber den Parteien, ob sie erlittenes Unrecht verfolgen wollen oder nicht. Ist die Entscheidung darüber aber damit in die Hände des einzelnen Betroffenen gelegt, so kann man von einer verbrechenshindernden Aufgabe des Deliktsrechts nicht mehr sprechen.

c Für die Anknüpfung an den Handlungsort lassen sich keine durchschlagenden Argumente finden. Es bleibt bei der oben getroffenen Feststellung, daß grundsätzlich an den Erfolgsort anzuknüpfen ist.

11 Die angeführten Argumente gegen den Erfolgsort

a Gegen den Erfolgsort ist vorgebracht worden, er sei oft recht zufällig und verliere sich in das Unbestimmte (1). Diesem Argument

(1) Raape IPR (5) S 576/77 - Walker S 526

Raapes ist entgegenzuhalten, daß nach der von ihm gegebenen Definition des Handlungsortes, der für ihn ausschließlich in Betracht kommt, - "je-der Ort, an dem in Bezug auf das Delikt gehandelt wird"- dieser ebenso zufäl-
lig sein kann. Es ist zu bedenken, daß auch für den Verletzten es oft nicht voraussehbar ist, welcher Nationalität ein möglicher Schädiger angehört. Der sich in einem Grenzgebiet befindliche Verletzte wird nicht wissen können, ob die Rechtsgutsbeeinträchtigung aus dem Staat A, B oder C erfolgt.

Damit ist die Zufälligkeit des Erfolgsortes für den Täter ebenso gegeben wie die des Handlungsortes für den Verletzten. Sie ist auf beide Seiten gleich verteilt. Ist das aber der Fall, dann muß nach dem oben über den Sinn der unerlaubten Handlung bzw. deren Normen Gesagten die Anknüpfung an den Erfolgsort den Vorrang genießen. Die Interessen des Täters haben zu-
rückzutreten.

aa Die angebliche Unbestimmtheit des Erfolgsortes ist weniger ein Ar-
gument gegen ihn als gegen seine Begriffsbestimmung. Wird jemand von einem in Österreich abgegebenen Schuß in Deutschland verletzt, und begibt er sich zur Operation in die Schweiz und stirbt er an den Folgen der Verletzung in Frankreich, so ist sicher, daß der Erfolgsort dann unbestimmt ist, wenn man Deutschland als den Ort der Rechtsgutsverletzung, die Schweiz und Frankreich als Ort des Erfolgsintritts unter den Begriff des Er-
folgsortes ziehen will. Sieht man aber den Ort des Schadenseintritts nicht als Erfolgsort an, sondern nur den, an dem die Rechtsgutverletzung einge-
treten ist, dann fallen Schwierigkeiten in der Bestimmung aus. Nach dem gebildeten Beispiel kommt nur Deutschland als Erfolgsort in Betracht.

ab Dafür, daß als Erfolgsort nur der Ort der Rechtsgutverletzung anzu-
sehen ist, spricht auch, daß der Schaden als solcher nicht mehr als Tatbestandsmerkmal der deliktischen Vorschriften anzusehen ist. Deren Tatbestand ist mit der Verletzung des Rechtsguts als Schlußpunkt des Hand-
lungsbegehens erfüllt. Die weitere Entwicklung - Eintritt und Umfang des Schadens - ist nur noch eine Auswirkung der unerlaubten Tat.

b Erfolgsort ist damit der Ort, an dem ein durch den Tatbestand einer
Deliktisnorm geschütztes Rechtsgut beeinträchtigt wird (1).

(1) hM - Kegel IPR S 220 - Soergel-Kegel Art 12 Anm 15 - Schneeweiß S 23 ff, 63 - Neumann-Duesberg NJW 1955, 696 - RGZ 140, 25 - BGH NJW 1964, 971 - einschränkend Hillgenberg NJW 1963, 2198, der auf den ersten Eintritt in die Sphäre des Betroffenen - first in-
vasion of the interest - abstellt.

Faßt man den Erfolgsort aber in diesem Sinne auf, und läßt man den Ort des Schadenseintritts aus der Betrachtung, so kann auch nicht mehr davon gesprochen werden, daß sich der Erfolgsort in das Unbestimmte verliert.

- c . Aus den gemachten Überlegungen ergibt sich, daß die gegen die Anknüpfung an den Erfolgsort vorgebrachten Argumente diese nicht in Frage stellen können.
- d Die Anknüpfung an den Erfolgsort ist auch dem Ausland nicht unbekannt (1).

12 Das Recht des Erfolgsortes und Schiffszusammenstöße auf hoher See

Ist Tatort im Sinne der *lex loci delicti commissi* bei Distanzdelikten damit der Erfolgsort, dh der Ort der Rechtsgutverletzung, so ist weiter zu fragen, ob dieser auch für die Schiffszusammenstöße auf hoher See gilt. Abraham (2) hat dagegen angeführt, daß sich die Verhältnisse auf dem Land nicht auf die hohe See übertragen ließen und nicht vorauszusehen sei, welche Flagge ein etwaiger Kollisionsgegner führe, weshalb an die Flagge des Täterschiffes anzuknüpfen sei. Ersteres Argument mag zutreffen, kann aber die Geltung des Rechts am Erfolgsort hier nicht in Zweifel stellen. Sieht man die Schiffe als Bestandteile ihres Heimatlandes an (3) so hat man - gleich den Verhältnissen auf dem Land - Handlungs- und Erfolgsort in zwei verschiedenen Rechtsgebieten. Die Interessenlage des Täters an die Anknüpfung an den Handlungsort besteht hier ebenfalls im gleichen Maße wie die des Verletzten, das Recht des Erfolgsortes angewendet zu wissen. Bei diesen Gemeinsamkeiten der Delikte auf Land und auf hoher See erscheint eine unterschiedliche Behandlung nicht angemessen.

Gegen das weitere Argument Abrahams von der Zufälligkeit des etwaigen Kollisionsgegners ist schon darauf hingewiesen worden, daß die Nationalität des Schädigers - das ist hier die Flagge des Schiffes - für den Verletz-

(1) Batiffol S 609 - Niboyet V Nr 1428 - Balladore Pallieri S 253 - Beale II 1287 - Goodrich S 260 - Rabel II S 323

(2) Schaps-Abraham § 485 Anm 39

(3) so die hm vgl Dahm I S 675 - Raape IPR (5) S 583 - Rabel II S 350 - RGZ 138, 243 - aM Colombos S 223 mit weiterem Nachweis - unentschieden Schaps-Abraham § 485 Anm 39, 25 vor § 734

ten ebenso zufällig sein kann wie die des Geschädigten für den Täter. Ein im Nebel auf dem Atlantik befindlicher deutscher Dampfer hat keine Vorstellungen darüber, ob er von einem englischen, französischen oder dritten Schiff gerammt wird. Liegt die Zufälligkeit des Kollisionsgegners damit auch hier auf beiden Seiten gleich verteilt, dann ist - wie oben ausgeführt - nach den Interessen des Verletzten die Anknüpfung an den Erfolgsort deshalb durchzuführen, weil nach dem Zweck der Normen über die unerlaubte Handlung die Täterinteressen insoweit nicht berücksichtigt werden können.

Gegen die weitere Überlegung Abrahams, daß der Täter auf hoher See nur in Beziehung zu seinem Flaggenrecht steht, weil nur dieses seine Pflichten regelt, ist zu sagen, daß auf dem offenen Meer durch die Seestraßenordnung in der seit dem 1. Januar 1954 aufgrund des Londoner Schiffsicherheitsvertrages von 1948 geltenden Fassung international gültige Verkehrsregeln gelten (1). Der Täter auf hoher See bewegt sich damit wie der auf dem Land innerhalb bestimmter Verhaltensvorschriften, die er zu beachten hat. Sind dies bei einem deutschen Kraftfahrer, der sich in Frankreich aufhält, die dort geltenden Verkehrsvorschriften, so sind es hier die Bestimmung der Seestraßenordnung.

In der Ersatzpflicht nach dem Recht des Erfolgsortes liegt damit, wenn der Kollisionsgegner auch verschiedenster Nationalität sein kann, keine ungleiche Behandlung der Beteiligten gegenüber denen, die bei Delikten an Land betroffen sind. Delikte an Land und auf hoher See sind nach allem hinsichtlich der Frage nach der Anknüpfung gleichzubehandeln. Daraus folgt :

13 Ergebnis der Untersuchung

Schiffszusammenstöße auf hoher See werden bei einseitig erhobenen Ansprüchen nach der *lex loci delicti commissi* behandelt. Tatort ist der Erfolgsort.

14 Rechtslage bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen

Weiterhin ist die Rechtslage bei gegenseitig erhobenen Ansprüchen zu betrachten.

(1) zum Sicherheitsvertrag vom 17.6.1960 und den dadurch zu erwartenden Änderungen vgl. S. 11

Hier besteht für jeden Verletzten ein Interesse, mit anderen Verletzten des gleichen Ortes gleichbehandelt zu werden. Daraus folgt, daß jeder Verletzte nach dem Recht des jeweiligen Erfolgsortes zu beurteilen ist. Damit sind die verschiedenen Ansprüche nach verschiedenen Rechtsordnungen zu behandeln.

Gegen dieses Ergebnis wird eingewendet, daß eine Kollision hinsichtlich Schuld und Haftung aller beteiligter Schiffe nur nach einem einheitlichen Rechtssystem behandelt werden könne (1). Es sei unmöglich, ein Rechtsverhältnis nach sich möglicherweise widersprechenden Rechtsordnungen zu entscheiden. Dem ist folgendes entgegenzuhalten.

Die an einer Schiffskollision Beteiligten unterstehen verschiedenen Rechtsordnungen, die sie mit sich von Hafen zu Hafen führen. So kann sich keiner beklagen, wenn sein eigenes Recht zur Anwendung kommt, denn damit muß er immer rechnen. Eine nicht entsprechende Gleichbehandlung der bei einer Kollision Geschädigten tritt damit zurück hinter eine Gleichbehandlung aller Geschädigter desselben Ortes.

Die Anwendung zweier Rechte auf einen Sachzusammenhang ist dem deutschen Recht auch nicht unbekannt. Das wurde schon einmal für die Fälle der Schiffskollision in fremden Hoheitsgewässern und Beteiligung nur deutscher Schiffe gezeigt. Während sich die Rechtsbeziehungen der sonstigen Beteiligten nach dem Recht des Tatorts richten, werden die der Deutschen nach dem gemeinsamen Heimat- bzw Flaggenrecht beurteilt.

Weiter ist auf den Schuldvertrag hinzuweisen, den die Parteien einer bestimmten Rechtsordnung unterwerfen können. Davon geht auch die Rechtsprechung (2) aus, wenn realer und hypotetischer Parteiwille versagen. Dann ist jeder Kontrahent mit seinen Pflichten dem Ort seiner Erfüllung zu unterstellen.

Auch bei internationalen Anleihen sind mehrere Erfüllungsorte denkbar. Hier wird das Erfüllungsgeschäft in den verschiedenen Staaten auch nach dem Recht des Ortes behandelt, an dem die Erfüllung begehrt wird (3).

Das Abstellen auf mehrere Rechtsordnungen muß auch bei den gegenseitig erhobenen Ansprüchen bei Schiffszusammenstößen auf hoher See möglich

-
- (1) Fischer S 49 - Schaps-Abraham § 485 Anm 37, 40 - Anm 26 vor § 734 - Reinbeck Sp 344
 - (2) BGH BB 1955, 462 - NJW 1958, 750
 - (3) Kegel IPR S 207, 212 - Raape IPR (5) S 537 ff - Wolff IPR S 141

sein. Eine derartige Regelung ist auch hier nicht unbekannt. So bestimmt Art 7 des Vertrages über das internationale Handelsschiffahrtsrecht vom 19. März 1940 zwischen Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Kolumbien, Paraguay, Peru und Uruguay, daß, wenn der Zusammenstoß sich außerhalb der Hoheitsgewässer zwischen Staaten verschiedener Staatszugehörigkeit ereignet, jedes Schiff nach den Vorschriften des Rechts seiner Flagge verpflichtet wird, und nicht mehr erhalten kann, als ihm nach dem Heimatrecht zukommt (1).

Gegenseitig erhobene Ansprüche bei Schiffszusammenstößen auf hoher See werden nach dem jeweiligen Recht des Erfolgsortes behandelt.

(1) bei Makarov, Quellen II S 774

E Zusammenfassung der gefundenen Ergebnisse

- 1 Maßgebliches Statut für den Zusammenstoß von Schiffen ist die lex loci delicti commissi. Diese gilt für alle in Zusammenhang mit der Kollision auftretenden Fragen, insbesondere auch für die nach der Beschränkung der Reederhaftung.

- 2 Die lex loci delicti commissi wird eingeschränkt :
 - a bei Kollisionen in fremden Hoheitsgewässern nach deutschem Recht durch Art 12, 30 EGBGB sowie die Rechtsanwendungsverordnung bei Schädigung deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets von 1942. Bei ausländischen Schiffen gleicher Falle oder gleichen Rechts durch dieses,

 - b bei Kollisionen in deutschen Hoheitsgewässern und Beteiligung von Schiffen gleicher Falle oder gleichen Rechts durch dieses.

- 3 Bei Zusammenstößen auf hoher See wird bei gleicher Flagge oder gemeinsamem Recht dieses angewendet, bei verschiedenen Flaggen und einseitig erhobenen Ansprüchen das Recht des Erfolgsorts, dh des Ortes, an dem es zu einer Beeinträchtigung der Rechtsgüter kommt. Gegenseitig erhobene Ansprüche werden nach dem jeweiligen Recht des beschädigten Schiffes beurteilt.

Lebenslauf

Am 3. Mai 1938 wurde ich als Sohn des Oberbannführers Heinrich Karl Schulz und seiner Ehefrau Hilde, geb. Mehler, in Wuppertal-Elberfeld geboren. Nach dem Besuch verschiedener Volks- und Oberschulen bestand ich im Februar 1958 am Neusprachlichen Gymnasium in Porz/Rhein das Abitur. Anschließend studierte ich in Köln und Frankfurt/M Rechtswissenschaften. Die erste rechtswissenschaftliche Staatsprüfung bestand ich am 19. Juli 1962. Seit dem 8. Oktober 1962 befinde ich mich im juristischen Vorbereitungsdienst.

1. April 1944

Am 1. April 1944 wurde ich als Leiter der Reichsvereinigung
Deutscher Evangelischer Kirchen in der Reichsvereinigung, geb.
1898, in Kassel, ernannt. Nach dem
durch den Krieg verursachten Verlust der Reichsvereinigung
wurde die Reichsvereinigung 1944 in die Reichsvereinigung
als Reichsvereinigung der Kirche, Deutschland, umgewandelt und
ich wurde zum Präsidenten der Reichsvereinigung. Die
erste allgemeine Versammlung der Reichsvereinigung fand am
18. Juli 1944, von 1944, in Kassel statt. Ich
bin auch im Vorstand der Reichsvereinigung.



